UNIVERSITÉ DE NANCY — FACULTÉ DE DROIT

# LA
# Marine Marchande Française
## PENDANT ET APRÈS LA GUERRE

## THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT

POUR LE

DOCTORAT SCIENCES POLITIQUES ET ECONOMIQUES

PAR

**Henri NOIREL**

Soutenue le Lundi 27 Juin 1921, à 16 heures et demie du soir

DEVANT LE JURY D'EXAMEN

*Président* : M. BROCARD, Professeur.

*Suffragants* : M. RENARD, Agrégé.
M. LAVERGNE —

NANCY
ANCIENNE IMPRIMERIE VAGNER
3, RUE DU MANÈGE, 3
—
1921

UNIVERSITÉ DE NANCY — FACULTÉ DE DROIT

# LA
# Marine Marchande Française
## PENDANT ET APRÈS LA GUERRE

## THÈSE

PRÉSENTÉE A LA FACULTÉ DE DROIT

POUR LE

DOCTORAT SCIENCES POLITIQUES ET ECONOMIQUES

PAR

**Henri NOIREL**

Soutenue le Lundi 27 Juin 1921, à 16 heures et demie du soir

DEVANT LE JURY D'EXAMEN

*Président* : M. BROCARD, Professeur.

*Suffragants* : M. RENARD, Agrégé.
M. LAVERGNE —

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

NANCY
ANCIENNE IMPRIMERIE VAGNER
3, RUE DU MANÈGE, 3

1921

# FACULTÉ DE DROIT DE NANCY

Doyen : M. GÉNY, I ✪.

Doyen et Professeur honoraire : M. BINET, ✲, I ✪.

Professeurs honoraires : MM. MAY, ✲, I ✪ et GARNIER, I ✪.

MM. CHRÉTIEN, I ✪, Professeur de *Droit international public et privé*.

GÉNY, I ✪, Professeur de *Droit civil*.

MICHON, I ✪, Professeur de *Droit romain*.

BROCARD, I ✪, Professeur d'*Economie politique* et d'*Histoire des Doctrines économiques*.

SENN, ✠, I ✪, Professeur de *Droit romain*.

MOREL, A ✪, Professeur de *Droit civil*.

RENARD, I ✪, Agrégé, Chargé des *Cours de Droit administratif* et d'*Eléments de Droit public* (Capacité).

HENRY, Agrégé, Chargé des *Cours de Procédure civile* et de *Droit criminel*.

LAVERGNE, Agrégé, Chargé des *Cours d'Economie politique* (1re année) et de la *Législation financière*.

KRŒLL, Agrégé, Chargé des *Cours d'Histoire du Droit* (1re année) et d'*Histoire du Droit français* (Doctorat).

SOLUS, ✠, Agrégé, Chargé des *Cours de Droit commercial* (Licence) et de *Droit civil* (Capacité).

SIMONNET, I ✪, Docteur en Droit, Chargé des *Cours de Droit civil* (1re année) et de *Droit civil* (Capacité).

LALOUEL, I ✪, Docteur en Droit, Chargé des *Cours de Droit constitutionnel* (1re année) et *Droit public* (Doctorat).

MELIN, I ✪, Docteur en Droit, Chargé des *Cours de Science sociale*.

BERTRAND, I ✪, Secrétaire.

---

**La Faculté n'entend ni approuver ni désapprouver les opinions particulières du candidat.**

LA

# Marine Marchande Française

## PENDANT ET APRÈS LA GUERRE

## INTRODUCTION

La clôture des hostilités a marqué pour la France une aggravation du malaise économique : notre change a subi une dépréciation considérable causée par la rupture de la balance commerciale, due autant à une crise de la production qu'à celle des transports. Au premier rang des problèmes financiers actuels, se pose donc celui du relèvement de notre commerce extérieur et de son principal instrument : la marine marchande. Dès avant la guerre, notre commerce maritime représentait les quatre cinquièmes du commerce extérieur français, de combien cette part ne s'accroîtra-t-elle pas aujourd'hui que les échanges avec l'Angleterre et les Etats-Unis se multiplient, tandis que, avec les puissances Centrales et la Russie, par la voie terrestre, ils diminueront sans nul doute.

D'après les relevés administratifs, la marine française possédait en juillet 1914 : 1.922.286 tonneaux de vapeurs et 397.152 de voiliers. Les chiffres fournis par le « *Comité central des Armateurs de France* », un peu supérieurs, nous attribuaient au 31 janvier 1914 : 2.498.286 tonnes

brutes, lesquelles se décomposaient en 4.268 navires dont 1.854 à vapeur, 29 à moteur, 35 à moteur et voiles, 2.350 à voiles. Ces chiffres seraient sans intérêt si nous ne les rapprochions de ceux des autres nations. Pour les vapeurs dépassant 100 tonnes, nous étions au 5e rang, l'Angleterre, occupait sans contestation possible le premier avec 6.733 vapeurs jaugeant 19.988.950 tonneaux ; l'Allemagne, le deuxième avec 1.549 vapeurs et 5.072.993 tonneaux ; les Etats-Unis, le troisième 1.114 et 2.380.303 tonneaux, puis la Norvège 1.299 et 1.914.000 tonneaux, et seulement la France 710 et 1.861.333. Ensuite venaient : le Japon avec 855 vapeurs et 1.680.561 tonneaux ; la Hollande 1.508.000 tonneaux ; l'Italie 1.443.000; l'Autriche 1.017.000; la Suède 1.016.000; la Russie 971.000; l'Espagne 876.000; la Grèce 830.000; le Danemark 745.000.

Pour les voiliers, au-dessus de 50 tonneaux, nous occupions le même rang avec 506.000 tonneaux, après les Etats-Unis (1.106.000), l'Angleterre (951.000), la Russie (619.000) et la Norvège (609.000). L'Allemagne nous suivait avec 489.000 tonneaux, puis l'Italie (298.000), le Japon (202.000), la Suède (172.000), la Grèce (148.000). Notre part en voiliers, qui semblait meilleure, ne rachetait pas notre infériorité, car il est unanimement admis que, dans le même laps de temps, le transport utile par vapeur est triple de celui d'un voilier de même capacité. Tandis que notre flotte s'accroissait lentement, le tonnage vapeur de l'Angleterre avait plus que doublé depuis 1890, celui de l'Allemagne presque sextuplé, ceux de la Norvège et du Japon se multipliaient respectivement par 8 et par 13.

Plusieurs lois cependant eurent pour but de développer notre marine, mais sans résultats probants : les chiffres cités comprenant les voiliers qui, chez nous, ont augmenté de 4 %, alors que dans l'ensemble mondial, ils décroissaient de 39 % ; toutefois, dans les dernières années, nos progrès en vapeurs avaient été plus sérieux, et quelqu'étonnant que cela puisse paraître, supérieurs proportionnellement à ceux de nos rivaux; mais nous avions un tel retard que nous arrivions à une antithèse déconcer-

tante entre l'état peu prospère de notre flotte et les progrès inquiétants des autres marines.

Les chiffres cités plus haut, malgré leur aridité, mettront bien en lumière son infériorité et feront sentir l'urgent besoin de l'accroître pour développer notre commerce extérieur, améliorer notre change, nous libérer du lourd tribut payé à l'étranger pour nos transports et nous prémunir en cas d'une nouvelle agression.

En 1913, notre commerce extérieur atteignait en poids : 75 millions de tonnes, dont 40 environ transportés par mer, sur lesquels notre pavillon couvrait à l'importation 27,7 % des poids, 38,8 % des valeurs et à l'exportation 56,1 % des poids, 57,1 des valeurs, aussi payions nous déjà plus de 400 millions aux flottes étrangères, chiffre qui s'est démesurément grossi pendant les hostilités, et qui seul prouverait la nécessité d'une marine nationale. On a prétendu faussement que notre pavillon transportait de moins en moins nos marchandises, en réalité notre part marquait dans les dernières années un très léger progrès. Notre marine augmentait moins que notre commerce, aussi près des 3/4 de nos importations, la moitié de nos exportations se faisaient-elles sous pavillon étranger et notre trafic extérieur s'accroissait dans une proportion inférieure à celle de nos rivaux.

Si la France n'a pas la place qu'elle devait légitimement tenir dans le commerce mondial, cela tient en partie à l'insuffisance de notre flotte et au fait d'avoir confié le transport de nos produits aux étrangers qui les ont imités et cédés à meilleur marché, en les adaptant mieux aux goûts de la clientèle. Il est dangereux de ne pas être son propre commissionnaire ; on cite souvent les Etats-Unis dont les exportations prospéraient malgré le peu d'importance de leur flotte, c'est que leur commerce différait bien du nôtre ; ils envoyaient surtout au dehors des produits de monopole ou des matières premières : coton, pétrole, céréales, salaisons, métaux précieux qui ne se trouvent pas ailleurs, tandis que nous exportions surtout des objets manufacturés. Les Etats-Unis, du reste, ont compris le danger et se sont donnés une marine puissante.

Les raisons du peu de prospérité de la nôtre étaient

multiples : d'abord l'absence de fret lourd de sortie ; nous n'exportions guère que des objets de luxe. Aujourd'hui, l'extrême abondance de nos minerais de fer, de nos produits métallurgiques et les potasses alsaciennes devront combler cette lacune. Notre faiblesse résultait aussi de l'éparpillement du fret, dû au nombre trop considérable de nos ports dont aucun ne pouvait se mesurer avec les meilleurs de l'étranger, car nos bassins n'étaient pas capables de recevoir les navires à grand tirant d'eau rencontrés, à quelques exemplaires, dans les marines rivales auxquelles ils servaient de réclame. Nos ports, prétend on, sont mal placés : situés à l'extrémité de l'Europe occidentale, nos navires n'en trouvent plus après eux pour compléter leur cargaison.

Le régime de « l'Inscription maritime » est, lui aussi, très critiqué par les armateurs ; on pourrait le moderniser sans le supprimer, il a rendu de réels services et les populations côtières lui restent attachées.

Le manque de direction générale est surtout pernicieux, il faudrait réunir tous les services de la marine marchande sous une seule tête à compétence technique et obtenir plus de stabilité dans la législation spéciale à cette marine. Certaines lois récentes, sans équivalence à l'étranger, sont très onéreuses pour l'armement. On a aussi critiqué l'ouverture de nos ports aux navires étrangers ; cette mesure nous ne pouvons l'éviter, sauf pour les ports de guerre, mais ne faudrait-il pas retirer les faveurs accordées aux Compagnies étrangères ?

Des armateurs se sont plaints également de la tutelle trop lourde qui pèse sur les Compagnies subventionnées. Ne peut-on pas se demander si les hauts prix auxquels travaillaient nos chantiers n'étaient pas une cause nouvelle de stagnation ? Il est vrai que le manque de commandes les provoquait, car ils ne pouvaient pratiquer la spécialisation comme leurs rivaux. Nous reviendrons, dans nos conclusions, sur toutes ces causes de faiblesse, en y cherchant des remèdes.

Pendant la guerre, nos chantiers réquisitionnés pour la fabrication du matériel de guerre ne produisirent presque rien, alors que notre marine perdit environ 930.000 tonnes

du fait de l'ennemi, compte non tenu des risques de mer et détériorations. De plus, elle s'est usée anormalement par le trafic intense auquel elle fut soumise et l'insuffisance des réparations, souvent différées, en raison de la pénurie de tonnage.

Avec un matériel amoindri, nous dûmes faire face à un trafic plus considérable qu'avant 1914; il en résulta un encombrement de nos ports, dû surtout à une crise des transports intérieurs, par manque de wagons, mauvais entretien, mobilisation du personnel, besoins nouveaux nés de la guerre. Nous avons versé plus de 10 milliards à l'armement étranger : aujourd'hui encore les sommes considérables déboursées provoquent la baisse de nos devises. Pour construire, nos chantiers manquent de main-d'œuvre et de matières premières; si nous nous adressons au dehors, nous déprécions notre change et payons nos navires des prix exorbitants; pourtant il faut développer intensivement notre marine, si nous ne voulons voir notre franc descendre toujours et notre commerce extérieur s'anémier.

Nous aurons désormais un fret plus abondant assuré par l'exportation de produits pondéreux (produits métallurgiques et agricoles, textiles, phosphates, potasses, minerais), à la condition de porter notre marine au moins à 5 millions de tonnes, jugés nécessaires par les techniciens les moins exigeants.

Laissant délibérement de côté les problèmes de Droit International nés de la guerre sous-marine, du blocus, des réquisitions de navires alliés ou neutres en mer, etc., qui nécessiteraient à eux seuls une étude spéciale, nous étudierons dans une première partie ce que devint notre flotte marchande pendant la guerre, ses pertes, sa coopération au transport des troupes, au ravitaillement français et allié, le rôle des diverses compagnies de navigation, le régime auquel l'armement français fut soumis et le bilan de ce régime.

Une deuxième partie nous montrera le rôle futur de notre marine, ses moyens de développement. Tous les grands Empires se sont appuyés sur la mer et n'ont pu rester prépondérants qu'en accroissant leur influence

extérieure par le commerce maritime. La dernière guerre en est une preuve nouvelle : grâce à la mer libre, nous sortîmes victorieux de la lutte, malgré nos premiers revers et notre manque de préparation. Possesseurs d'un grand empire colonial, reprenons à notre compte le mot de Guillaume II : « Notre avenir est sur mer ! »

# PREMIÈRE PARTIE

## LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

## PENDANT LA GUERRE

Au point de vue maritime, le fait dominant cette période fut l'accroissement énorme de nos importations et la diminution constante des exportations, car nos stocks épuisés, le sol et l'industrie appauvris par l'invasion et les conditions économiques défavorables ne suffirent bientôt plus aux besoins nés de la guerre, ni à nourrir les réfugiés et les armées. Nos frontières terrestres étaient en réalité presque fermées, la Suisse et l'Italie manquant même du nécessaire ; seule l'Espagne communiquait librement avec nous, mais outre qu'elle était peu industrielle, la situation de notre franc vis-à-vis de la peseta, nous força à ralentir ses exportations. La mer devint le grand véhicule de notre vie économique : privés de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais, et des charbons allemands et belges, nous dûmes en importer infiniment plus d'Angleterre, d'où accroissement formidable du fret à destination de notre pays. Pour remédier surtout à l'arrêt de notre production métallurgique, nous construisîmes rapidement de vastes usines consacrées à la fabrication du matériel de guerre. Si, certains de nos besoins disparurent, de nouveaux naquirent plus impérieux, aussi

le poids des marchandises importées au Hâvre passa, par exemple, de 2.661.250 tonnes en 1913 à 4.064.889 en 1916 sans la base navale anglaise et à Rouen de 5.147.746 tonnes en 1913 à 8.007.152 en 1915. Dès lors, nous constations un accroissement général de 50 % du poids des marchandises reçues, qui s'accentuera les années suivantes. Nos ports, qui progressaient lentement avant guerre, virent les arrivages doubler en un an ; bientôt, ils se trouvèrent encombrés. Chaque jour, la Presse attaqua leur étroitesse sans voir que leur engorgement tenait à des causes multiples et que, jadis, ils suffisaient en général à leur trafic ; Le Hâvre, Marseille et Bordeaux poursuivaient encore de grands travaux, jamais nous n'avions vu ce qui se produisit dès 1915, car nous ne manquions pas de matériel roulant ; or l'ennemi nous avait ravi 54.000 wagons, contre 7.000 belges et 3.000 allemands récupérés. Surmené, le matériel s'usa sans subir les réparations convenables ; le personnel, réduit en nombre et en valeur, ne sut pas parer à l'encombrement des gares et des voies de triage. La navigation intérieure, arrêtée elle aussi, reprit d'abord timide, puis intensive sur quelques voies, comme la Seine, artère principale du ravitaillement parisien. Les cargos arrivant lourdement chargés, et leurs marchandises ne pouvant être évacuées aussi vite, durent attendre leur tour de déchargement, d'où embouteillage des ports, dû plutôt à l'insuffisance des transports terrestres qu'aux établissements maritimes eux-mêmes. Des bassins plus vastes auraient seulement évité des surestaries en permettant la mise à quai rapide des cargaisons qui n'auraient pas gagné l'intérieur avec plus de célérité.

En parlant de la crise des transports, on oublie trop l'accroissement des marchandises débarquées pour nous, sans parler des besoins des bases anglaises et américaines, du ravitaillement belge et suisse, des expéditions d'Orient, des envois de matériel en Russie, etc. Si le tonnage de jauge, en 1915, fut parfois inférieur à celui de 1913, il fut bien mieux utilisé et les produits importés s'accrurent singulièrement, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

| | 1913 | 1915 |
|---|---|---|
| | tonnage. | tonnage. |
| Le Tréport | 160.808 | 387.945 |
| Dieppe | 474.876 | 794.692 |
| Rouen | 5.147.746 | 8.007.152 |
| Le Hâvre | 2.747.925 | 4.508.800 |
| Cherbourg | 167.243 | 208.391 |
| Saint-Nazaire | 1.490.893 | 2.243.744 |
| Nantes | 1.402.594 | 2.429.259 |
| La Rochelle | 758.663 | 1.382.363 |
| Bordeaux | 3.186.346 | 3.625.112 |
| Bayonne | 703.494 | 578.950 |
| Cette | 700.136 | 1.140.698 |
| Marseille | 5.886.217 | 5.898.582 |

C'est un accroissement d'environ 50 % qui grandira par la suite.

Joignons-y la diminution de la main-d'œuvre (le nombre des dockers, au Havre, par exemple, baisse de 7.100 en janvier 1914 à 5.450 en décembre 1915 (1), tandis que le rendement des équipes est inférieur de moitié), les insuffisances des bassins, des gares maritimes, des outillages, malgré les prodiges accomplis pour accroître leur débit, nous comprendrons alors l'embouteillage des ports. Cet afflux de marchandises, les surestaries imposés par les armateurs pour attente des navires avant déchargement, entraînèrent la hausse des frets.

Le tonnage manqua aussi du fait des expéditions d'Orient et des réquisitions (le transport d'un corps d'armée exigeait 90.000 tonnes et son ravitaillement quotidien 1.000). Comme l'on dut beaucoup transporter, le prix des navires monta extraordinairement : un cargo payé, en août 1914, 200.000 francs fut revendu 450.000 fin 1914, 850.0000 fin 1915. Le fret fit de même : le transport d'une tonne de blé de New-York à Liverpool qui valait 10 francs en juillet 1914, montait en mars 1915 à 46 fr. 50 ; de New-York à Gênes, il passait de 30 à 61 francs ; celui du blé argentin à Gênes sautait de 10 francs en septembre 1914 à 70 en mars 1915, à

(1) Voir *Nature*, 24 juin 1916 : le port du Havre et la crise des transports.

Liverpool de 12 à 88. Le fret d'une tonne de charbon, de Cardiff à Gênes, revenait en 1914 à 11 lires, à 100 à 110 en février 1916, la lire étant de ce fait dépréciée de 25 à 30 %. Tout concourait à cette hausse : l'augmentation du charbon et des frais d'équipage, les réquisitions, les assurances de guerre, surtout l'accroissement des demandes en regard des offres.

La capacité de transport de notre marine, déjà insuffisante décrut, car nos plus grands paquebots devinrent croiseurs. L'expédition de Salonique exigea 10.000 tonnes quotidiennement, si bien que notre flotte restée libre représenta à peine 15 % du tonnage, jusqu'en mars 1918, où la totalité fut réquisitionnée. Si nos importations s'intensifièrent, nos exportations tombèrent à Rouen dès 1915 de 449.000 tonnes à 171.000, à Boulogne de 379.000 à 55.000, à St-Nazaire de 252.000 à 82.000, à Nantes de 352.000 à 135.000 ; elles diminuèrent bien davantage par la suite dans tous les ports.

Il fallait hâter le déchargement des navires : pendant les dix-huit premiers mois de guerre, nous payâmes 750 millions de surestaries pour retards. Cette situation ne nous était d'ailleurs pas spéciale : au 1er janvier 1916, 36.000 wagons encombraient les quais de New-York. Renforcer l'outillage et la main-d'œuvre de nos établissements maritimes, supprimer l'alcoolisme des dockers, dégager nos transports par terre et par eau, telles étaient les nécessités du moment. Nos ports, à peu près suffisants en 1914, ne pouvaient faire face à un trafic presque triple (1) : le tonnage hebdomadaire du Hâvre, Rouen et Bordeaux, en 1913, respectivement de 57.000, 99.000 et 65.500 tonnes atteignait la première semaine d'août 1918 : 136.000, 215.000 et 136.000 tonnes progressant de 214 % à Bordeaux, 217 % à Rouen, 238 % au Hâvre. A Rouen, on déchargeait en 1913 : 5.148.000 tonnes, en 1918 plus de 10 millions ; Calais passait de 1.002.000 tonnes à 2.570.000, le Hâvre de 2.747.000 à

(1) Laniel « Activité des ports maritimes français en 1918 », *Exportateur français*, 13 mars 1919.

5.755 000, Cherbourg de 176.000 à 790.000, Brest de 355.000 à 900.000, Saint-Nazaire de 1.490.000 à 3.343.000, bref le tonnage des marchandises débarquées dans nos 40 principaux ports pendant le deuxième semestre de 1913 fut de 16.157.642 tonnes, en 1918 de 25.952.648.

La pénurie de tonnage provoqua une augmentation incroyable des frets : en 1913 l'insuffisance de notre marine nous coûtait environ 400 millions annuellement ; depuis 1915, ce furent deux et même trois milliards que nous versâmes à l'armement étranger.

On a triomphé de ces difficultés, grâce aux efforts combinés de l'initiative privée et de l'Etat que nous étudierons successivement.

## SECTION PREMIÈRE

**Le Rôle des initiatives privées : constructeurs et armateurs**

### CHAPITRE PREMIER

### Le rôle des constructeurs

Pendant la guerre, notre marine, celles des Alliés et des neutres auxquelles nous dûmes beaucoup recourir, eurent à subir des pertes considérables. Le « comité central des armateurs de France » nous attribuait au 31 janvier 1914 : 2.498.286 tonnes ; 23.000 nous furent ravies par l'ennemi, compensées par nos prises s'élevant à 33.507 tonnes. Nos alliés d'Outre-Manche en perdirent 171.000 et en recouvrèrent 716.000. Avant la mobilisation, l'Allemagne retira ses navires de nos ports, d'où le petit nombre de nos captures ; tandis que le chiffre imposant des prises britanniques s'explique par ce fait que l'Allemagne ignorait encore l'entrée en lutte de l'Angleterre. Dès la déclaration de guerre, les croiseurs allemands prirent le large et furent bientôt anéantis ; plus tard, deux ou trois vaisseaux maquillés parvinrent seuls à forcer la ligne de blocus. Les marines de l'Entente eurent quelque répit, l'ennemi ne disposant alors que de peu de sous-marins.

Le « *Bulletin de la statistique générale de la France* » nous indique les pertes, le tonnage construit, les navires capturés à l'ennemi par les Alliés, les voici :

Pertes jusqu'au 31 octobre 1918 :

| | | |
|---|---|---|
| Monde entier..... | 15.053.786 | tonnes |
| dont pour le Royaume-Uni... | 9.031.828 | — |
| Constructions nouvelles : Monde entier..... | 10.849.927 | — |
| dont pour le Royaume-Uni... | 4.342.296 | — |

| | | |
|---|---|---|
| Achats à l'étranger par l'Angleterre | 530.000 | tonnes |
| Tonnage ennemi capturé dans le monde entier..... | 2.392.675 | — |
| dont pour l'Angleterre... | 716.520 | — |
| Total des gains : Monde entier.... | 13.242.602 | — |
| dont pour l'Angleterre... | 5.588.816 | — |
| Pertes nettes pour le monde entier. | 1.811.184 | — |
| pour le Royaume-Uni... | 3.443.012 | — |

Les pertes varièrent extrêmement ; pendant le dernier trimestre de 1916, elles doublèrent relativement au précédent et atteignirent d'avril à juin 1917 le chiffre colossal de 2.236.934 tonnes dont 871.000 pour avril. Les Alliés parvinrent ensuite à détruire à l'ennemi plus de submersibles qu'il n'en construisait, à se mieux défendre en organisant des patrouilles et des convois escortés, en employant la T. S. F. et en plaçant des canons à bord ; les torpillages diminuèrent graduellement, et tombèrent en octobre 1918 à 112.000 tonnes.

En regard de ces destructions, plaçons les constructions neuves : la production qui était de 1.012.910 tonnes durant les 5 derniers mois de 1914, passe en 1915 à 1.202.000 tonnes, en 1916 à 1.688.000, en 1917 à 2.937.786 enfin à 4.018.821 en 1918.

L'accroissement de la piraterie sous-marine fit monter les frets, stimula la production, les chantiers anglais construisirent dès lors en grande série des navires appelés « standart » de types peu variés ; ils n'arrivèrent pas néanmoins au chiffre de 1913. En France, la construction fut nulle, de même en Italie au début. Les lancements alliés progressèrent depuis 1917, grâce à la prodigieuse activité des chantiers américains et japonais.

En 4 ans, 10.849.927 tonnes sont lancées contre 15.053.786 tonnes détruites, le déficit est de plus atténué par les prises. Les neutres, eux-mêmes, utilisèrent les bâtiments allemands réfugiés dans leurs ports pour remplacer les leurs torpillés ; les saisies et internements des navires ennemis représentant respectivement entre 1914 et 1918 : 732.950 ; 105.271 ; 441.761 ; 1.111.796 ; 997 ton-

nes. Grâce à elles, à la construction aux Etats-Unis, Japon, Angleterre et quelques neutres, on maintint presque la jauge de 1914. En comparant les pertes d'un côté, les lancements et prises de l'autre, nous avions le déficit à l'Armistice : l'Angleterre était la plus éprouvée de manière absolue, pourtant dès le milieu de 1920, elle retrouvait presque son tonnage. Les submersibles allemands n'arrivèrent pas à arrêter le ravitaillement de l'Entente dont jamais les ports ne furent aussi fréquentés; de plus, si la guerre sous-marine causa de grands ravages, elle mit à nos côtés des nations qui sans elle seraient restées neutres. Le nombre de navires coulés par l'ennemi de 1914 à 1916 atteignit 2.205 jaugeant 2.236.934 tonnes brutes, les 3/4 alliés. En 1917, on arriva à 7.500.000 tonnes détruites, chiffre qui descendit à 177.000 en octobre 1918 dont 112.000 par faits de guerre.

Toutes les pertes ne sont d'ailleurs pas dues à l'ennemi, puisque les statistiques ne distinguent pas, il nous faut rechercher dans une période antérieure celles qui furent causées par accidents de mer ou démolitions : en 1912, par exemple, elles se montèrent à plus de 900.000 tonnes, ce qui nous permet de fixer pour le temps de guerre une moyenne analogue et même plus forte.

Le chiffre total de nos pertes, pendant les hostilités, fut de 1.128.791 tonnes dont 921.636 coulées par l'ennemi, réparties en 702 navires ; 138.158 tonnes le furent par fortune de mer, 68.997 pour causes diverses.

Voici leur progression due à la piraterie sous-marine allemande :

1914 : 25.263 tonnes ; 1915 : 103.856 ; 1916 : 127.973 ; 1917 : 432.163 ; 1918 : 198.239.

Nos chantiers, réquisitionnés pour la fabrication du matériel de guerre pour nous et nos Alliés, ne lancèrent que 142.683 tonnes. Notre marine ne put que faiblement réparer ses pertes en achetant à l'étranger 317.000 tonnes, car bientôt toutes les nations interdirent la vente, même le transfert de pavillon ; permises, les transactions auraient été, néanmoins rares, tant les navires devinrent instruments de spéculation ; ainsi de vieux bâtiments atteignirent plusieurs fois leur coût primitif.

Notre flotte fut très mal entretenue : fin février 1918, 420.000 tonnes étaient inutilisées pour réparations dont la durée se trouvait doublée par la mobilisation du personnel puis des chantiers eux-mêmes. Quelques-uns travaillèrent dans la mesure du possible, comme les « *Chantiers de Provence* » à Port-de-Bouc et ceux « *de France* » à Dunkerque.

En 1916, la guerre sous-marine décida le gouvernement, pour y faire face, à mettre sur cales 500 petits bâtiments : avisos, canonnières, patrouilleurs ; nos chantiers furent alors abondamment pourvus, les prix avantageux payés par l'Etat les détourna de la construction commerciale.

Nous manquions surtout de cargos pour nous approvisionner, la main-d'œuvre aussi faisait défaut dans les chantiers, on aurait pu y suppléer par l'apprentissage de jeunes français, de coloniaux, de femmes, et en un ou deux ans reformer des équipes encadrées de spécialistes démobilisés. On projetait de construire 500.000 tonnes par an, il aurait fallu pour cela au minimum 50.000 ouvriers dont 15.000 spécialisés et un millier d'ingénieurs formés dans une école technique.

En réalité, nos chantiers furent de plus dépourvus des tôles, cornières et profilés indispensables ; les neutres, peu industriels, ne purent nous en fournir, seuls les Etats-Unis et la Grande-Bretagne étaient en mesure de le faire. Or, leurs usines ne nous les donnaient qu'avec l'autorisation de leurs gouvernements. Le décret du 15 juin 1916 interdisant l'importation en France des fers, fontes et aciers sans autorisation du « Ministre de l'Armement » porta un dernier coup à nos constructions navales. Le gouvernement, à la suite des interpellations des 23 et 24 novembre 1916 (1) et 23 juin 1917, provoquées par les réclamations du « *Comité des Armateurs de France* » et de la « *Chambre syndicale des Constructeurs de navires* », chercha à les approvisionner. Trois moyens s'offraient : l'Angleterre, les Etats-Unis, le « *Ministère français de*

(1) Voir l'*Officiel*, Chambre des Députés, 1916, p. 3487, et séance du 29 décembre 1916, p. 3867.

*l'Armement* ». M. Nail, « *sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande* », demanda, en mars 1916, à l'Angleterre, la livraison d'aciers. A la Conférence de Londres, en janvier 1917, la Grande-Bretagne nous les refusa, alléguant notre lenteur à construire. M. Nail obtint 2.600 tonnes de tôles ; nos Alliés préféraient la fourniture de tonnage à la reconstitution de notre marine ! On pensa tardivement à l'Amérique : les tôles y étaient montées de 120 francs à plus de 300, sans le transport et les assurances ; elle prétendit nous les livrer selon ses barèmes, nos constructeurs refusèrent de les employer car le déchet atteignait 50 à 60 % ; néanmoins, M. Tardieu, notre Haut Commissaire, fut chargé d'en commander 13.500 tonnes. Le prix de revient amena des difficultés entre amateurs et constructeurs, l'Etat dut intervenir et supporter une partie des frais. Une troisième source s'offrit : recourir à l'*Armement,* longtemps il refusa alléguant que la marine de guerre avait déjà prélevé sur les stocks, finalement M. de Monzie, successeur de M. Nail, obtint la cession de 2.600 tonnes de tôles et 1.000 de profilés par mois pour construire 100.000 à 120.000 tonnes de portée en lourd par an. M. Bouisson, son remplaçant, demanda 100.000 tonnes à l'*Armement* pour en lancer 300.000 annuellement. Les navires furent divisés en trois catégories, la première comprenant six bâtiments, de 40.000 tonnes au total, à terminer avec les 2.700 tonnes anglaises ; ceux de la deuxième catégorie nécessitaient 12 à 13.000 tonnes, les uns étaient sur cales, d'autres commandés ou étudiés seulement. Troisième catégorie : les bâtiments nouveaux. Les tôles d'Amérique seraient affectées aux navires en cours, environ 46.000 tonnes, comprenant huit vapeurs à achever au début ne 1919 ; celles de l'Armement serviraient à des constructions nouvelles. Pour les réparations, 1.000 tonnes par mois étaient nécessaires à prendre sur les stocks de la marine de guerre.

Le prix des 1.000 kilogs de tôles ou de profilés atteignait en France en 1918 : 870 francs contre 270 francs en Angleterre, il fallait les rendre abordables et abondants pour achever les navires et en lancer d'autres. Réquisi-

tionnés, nos chantiers avaient, en avril 1917, achevé difficilement 60.000 tonnes environ ; 150.000 restaient sur cales, on n'en avait mis en construction que 40.000. Il est donc faux que nous ayions récupéré nos pertes en ajoutant à nos prises et nos achats à l'étranger, les navires réfugiés en Portugal qui nous furent attribués, provisoirement, sans renonciation de ce pays d'ailleurs. En réalité, nous avons peu acheté, la Norvège et le Danemark ayant interdit la vente dès 1915 ; le Japon nous a offert une vingtaine de navires ; l'Angleterre nous a vendu un seul cargo « *l'Eole* », car une loi d'août 1916 prohiba tout transfert de navire britannique, non seulement à l'étranger, mais aux Compagnies anglaises si elles n'étaient pas composées suivant le bill « Prettymann » exigeant un certain nombre de dirigeants et d'actionnaires anglais. Nous aurions trouvé du personnel pour construire par des mises en sursis de spécialistes, encadrant des ouvriers italiens, espagnols et des prisonniers de guerre, ce qu'on fit à Port-de-Bouc ; nous aurions dû organiser la construction en série, unifier les types dans chaque chantier, lancer des cargos « Standart » de 7.000 à 8.000 tonnes entrant facilement partout, employant le moteur à combustion interne qui laisse beaucoup de place disponible et réduit fortement le personnel. Le combustible liquide économise aussi le temps, par son embarquement automatique. La nécessité d'épargner le charbon multipliera sans doute les voiliers à moteurs essayés, dès 1911, avec le « *Quévilly* », dont le type accompli est notre cinq mâts « *France* » : ses moteurs n'occupent avec leurs soutes que 1.950 mètres cubes, les marchandises disposant de 11.600 mètres cubes.

## CHAPITRE II

### Les armateurs et les compagnies de navigation françaises pendant la guerre

Le phénomène économique le plus marquant, en notre matière, a été la hausse extraordinaire des frets, qui s'est poursuivie pendant toute la durée des hostilités ; elle eut pour corollaire l'augmentation prodigieuse de la valeur des navires (1). Voici quelques exemples de la hausse des frets : le transport de la tonne de céréales de la Plata passait de 12 fr. 50 à 155 francs en fin 1915, celui de la viande congelée de 92 à 300 francs ; du riz d'Indo-Chine de 35 à 182 francs. A Marseille, le fret sur l'Angleterre monte à 75, 115 et même 130 francs la tonne; celui du charbon de Cardiff au Havre passe de 5 fr. 25 à 42 francs le 17 mars 1916; de 7 à 45 francs à Rouen, de 6 fr. 50 à 60 francs à Saint-Nazaire, de 7 à 75 francs à Bordeaux, de 11 à 132 francs à Gênes.

Au printemps de 1916, les frets sont décuplés, au fur et à mesure que la guerre sous-marine se développe, ils montent : en 1918, on paie 300 francs le transport de la tonne en Amérique du Nord, 400 francs en Amérique du Sud, 700 à 800 francs en Extrême-Orient. Le prix des navires subit un accroissement analogue, on en voit valant 100.000 livres en 1914, revendus 500.000 deux ans après. En 1918, la tonne de cargo, qui coûtait généralement 250 francs avant la guerre, se paie jusqu'à 2.000 francs. Les bénéfices obtenus et les faveurs accordées par les gouvernements poussèrent les constructeurs à offrir plus de tonnage ; des chantiers énormes se créèrent aux États-Unis et au Japon assurant une production bien supérieure à celle de 1913. Cette offre si abondante entraîne depuis

(1) La Bruyère : *Notre marine marchande pendant la guerre*, 1920.

le courant de 1920 un abaissement des prix par surproduction.

Les causes de la hausse des frets sont multiples, la principale est l'augmentation des importations ; de plus, le tonnage mondial fut réduit de 5 millions de tonnes par le seul blocus des flottes austro-allemande et russe, par la saisie de 500.000 tonnes aux Alliés, par les accidents de mer plus nombreux, enfin par la guerre sous-marine qui exagéra le déficit jusque dans les derniers mois des hostilités, époque à laquelle le tonnage construit balança puis dépassa les pertes.

Les réquisitions, l'inégale distribution des marchandises à transporter raréfièrent le tonnage utile, car le commerce maritime européen s'ouvrit largement aux importations, tandis qu'à la sortie les navires partaient presque toujours sur lest : le rôle commercial et industriel de nos ports fut changé, parfois annihilé. L'encombrement y fut constant, par l'afflux des arrivées et les moyens réduits d'évacuation dont on disposait. Les frais d'exploitation des navires s'aggravèrent considérablement par hausse constante des charbons, des matières grasses, élévation des salaires, difficulté de recruter des équipages, obligation d'assurer les bâtiments contre les risques de guerre, charge lourde mais nécessaire, car sans assurance on n'eut osé naviguer. L'Angleterre établit de suite l'assurance d'Etat, la France la suivit le 14 août 1914. Les frets doublerent, triplèrent et décuplèrent rapidement ; les tramps en profitèrent surtout, les lignes régulières n'étant pas soumises à des variations aussi brusques. Les Anglais, possesseurs d'environ 12 millions de tonnes de tramps, en furent les premiers bénéficiaires : dès 1915, 100 entreprises britanniques distribuèrent en moyenne 11.43 %, les amortissements atteignant 10 %, doubles du temps normal. Leurs bénéfices pourtant n'ont pas toujours été aussi forts, les armateurs anglais ayant accepté le prix de transport moyen du 15 au 20 octobre 1914, très inférieur à ce qu'il fut après.

En 1915, sur 51 compagnies anglaises, 29 distribuèrent 20 % de dividende, 8 : 30 % et plus, 1 : 106 %, 1 : 50 %, 1 : 49 %, 1 : 40 %, six seulement donnèrent

moins de 10 °/₀ ; toutes avaient réuni une forte provision pour payer l'impôt de 50 °/₀ sur les bénéfices exceptionnels de guerre. Les Hollandais, Scandinaves et Japonais ne furent pas moins heureux : la Compagnie néerlandaise « *Holland-Amerika* », en 1915, avec un capital de 25 millions, réalisa un bénéfice de 48 millions, ramena la valeur du tonneau de sa flotte, d'un âge inférieur à 7 ans, au taux dérisoire de 66 francs, et distribua 50 °/₀ de dividende ; d'autres 100 °/₀, les moins favorisées 25 °/₀. Parmi les compagnies scandinaves, 6 donnèrent 20 °/₀, 2 : 30 °/₀, 2 : 50 °/₀. Les dividendes de 6 firmes japonaises oscillaient de 9 à 30 °/₀.

En France, en 1915, une seule société, à petit capital, distribua 15 °/₀, parce que spécialisée aux relations entre la France et la Grande Bretagne ; la *Compagnie Havraise Péninsulaire* donna 10 °/₀, les *Chargeurs* 7 °/₀, la *Transatlantique* 6 °/₀, les *Messageries* rien. Les années suivantes, meilleures pour nos compagnies, permirent de constituer des réserves importantes en vue de leur reconstitution.

L'histoire générale de la navigation pendant la guerre peut se résumer ainsi : dès la mobilisation, arrêt brusque du trafic, suspension des contrats maritimes, les navires se réfugient dans les ports par crainte des croiseurs allemands qui parcourent les mers en coulant tout indistinctement, recueillant du moins à leur bord passagers et équipages ; par la suite, ces croiseurs sont détruits ou contraints de désarmer chez les neutres. Les Alliés, s'apercevant que la guerre sera longue, reprennent la navigation ; cette période prend fin vers octobre 1914. La flotte mondiale est déjà réduite, particulièrement par les réquisitions qui augmentent sans cesse ; au début de 1916, le tonnage anglais et mondial réquisitionné atteint environ 30 °/₀ ; en France, la proportion monte à près de 66 °/₀.

Les Anglais critiquent de suite les réquisitions qui utilisent mal le tonnage, parceque l'administration ne se rend pas compte que les outils sont construits spécialement pour les besoins qui les ont fait créer.

Quel fut en France le rôle direct de la marine mar-

chande dans la Défense Nationale ? Des règlements antérieurs à la guerre prévoyaient l'emploi des navires les plus rapides comme croiseurs auxiliaires à des conditions admises par le Droit International, dont la première était la publication antérieure de leur liste. Ces croiseurs, militarisés et autonomes, n'offrent aucune différence avec les navires de guerre, tels étaient les transatlantiques du service « Havre-New-York » : « *Provence*, *Savoie*, *Lorraine* », d'abord attachés à la deuxième escadre légère du Nord, puis des Dardanelles ; les petits steamers du service de Corse qui firent la liaison entre la France et l'Armée Navale ; de grands paquebots qui surtout furent utilisés comme transports de troupes ; des éclaireurs auxiliaires, dont beaucoup furent torpillés. Notre flotte fournit également des navires hôpitaux comme « *Canada* », « *Bretagne* », « *Tchad* », « *Ceylan* », « *Divona* », « *Saint-François-d'Assise* », « *Sphinx* », enfin « *France-IV* », notre plus grand paquebot à bord duquel étaient installés 2.500 lits.

Nous ne pouvons expliquer en détail le rôle joué par la flotte de commerce dans les diverses opérations militaires, notamment pendant les expéditions des Dardanelles et de Salonique ; elle y fut à la peine encore plus qu'à l'honneur et en sortit très éprouvée. Mentionnons le passage des troupes africaines sur le sol français en août 1914, sans incident, malgré la présence de croiseurs allemands en Méditerranée. Les seuls steamers de la « *Compagnie Générale Transatlantique* » effectuèrent alors 78 voyages et transportèrent 48.800 hommes en France, 16.100 en sens inverse.

Allemands et Anglais ont plus usé que nous de leurs croiseurs auxiliaires. Les chalutiers eux-mêmes ont été réquisitionnés ; 280 à 300 en France, plus de 3.000 en Angleterre pour relever et mouiller les mines, poursuivre les sous-marins, surveiller les côtes et les entrées de ports, buts ingrats qu'ils ont rempli avec la plus grande abnégation, mais c'est surtout pour le transport des troupes, du matériel de guerre et pour le ravitaillement national que la flotte marchande a joué sa partie. La marine anglaise fut naturellement la plus utilisée : le

nombre des officiers et marins de sa flotte de guerre passa de 146.047 en août 1914 à 408.316 à l'armistice. Les 4 millions de tonnes de sa flotte furent portées à 6.300.000 ayant entraîné une dépense de construction de 7.300 millions. Elle s'accrut de 8.000 navires réquisitionnés ; les dragueurs de mines ou patrouilleurs s'augmentèrent de 12 en 1914 à 3.714 en février 1918. L'Angleterre disposait alors de 235 cales sèches, sans les docks flottants de l'Amirauté, où en un seul mois entrèrent 1.200 navires de guerre et auxiliaires. De la déclaration de guerre jusqu'en mars 1919, la flotte britannique transporta 23.388.288 soldats et 3.336.241 hommes non armés (sur lesquels les pertes atteignirent 4.394 hommes), 192.899 prisonniers de guerre, 2.265.134 animaux, 512.000 véhicules, 47.992.839 tonnes de matériel pour l'armée britannique, 4.964.811 pour les Alliés, plus de 60 millions de tonnes de charbon et pétrole, 130 millions de denrées alimentaires. En un seul mois, ses navires de guerre parcoururent 18.528.000 milles, les auxiliaires onze fois plus. Sur environ 200 sous-marins ennemis détruits, sa part est de 150. Nos Alliés ont perdu 41.732 officiers et marins, 254 vaisseaux de guerre et 815 auxiliaires.

Notre flotte marchande, déjà insuffisante avant-guerre, le devint davantage par les réquisitions, car celles-ci, quoique légitimes et nécessaires, privèrent le pays d'un tonnage qu'on eût pu mieux employer. Le pourcentage des réquisitions varia beaucoup jusqu'à la loi du 10 février 1918 (1), laquelle fit passer par décret du 15 février 1918 (2) toute la flotte française sous le régime de la réquisition générale à partir du 10 mars.

Au point de vue du matériel, voici comment se présentaient les flottes de nos principaux armateurs :

La « *Compagnie générale Transatlantique* » comptait au 31 décembre 1913, 84 navires d'une jauge brute de 368.343 tonnes, déplaçant 557.448 tonnes, d'une force de 381.760 chevaux. Au printemps de 1915, elle perdit ses

---

(1) *Officiel* 12 février 1918, p. 1515, art. 1.

(2) *Officiel* 16 février 1918, p. 1638.

premiers paquebots, coulés par des croiseurs allemands, aussi le gouvernement recommanda-t-il de les armer et de les munir de T. S. F. Le mouvement des passagers diminua chaque année ; par contre, les cargos furent très actifs et sur la seule ligne de New-York effectuèrent 836 voyages, transportèrent 5.167.000 tonnes de marchandises dont 228.000 seulement à l'exportation ; la Compagnie dut affréter des navires supplémentaires et géra momentanément, pour le compte de l'État, 202 navires, y compris 3 voiliers. Ses vapeurs subirent 73 attaques, dont 25 entraînèrent la perte du bâtiment : 3 furent coulés par des croiseurs, 3 par les mines, 19 par les sous-marins, 2 par explosion, 2 disparurent sans laisser de traces, soit 29 steamers perdus jaugeant 102.859 tonnes. La Société s'est efforcée de ne pas laisser son matériel péricliter, aussi grâce à ses achats n'avait-il décru en novembre 1918 que de 11 navires et 22.453 tonnes. Il n'en est pas moins vrai que 3 steamers neufs seulement sont entrés en service représentant 19.724 tonneaux ; le reste des acquisitions se composait surtout de cargos d'occasion, d'où diminution de la valeur du matériel. On sait le prix énorme que représente actuellement un grand paquebot, le « *Paris* » vaudrait, aujourd'hui, 80 millions. En 1919, elle s'est enrichie de neuf cargos mixtes, autant étaient en chantiers au 1er avril 1920, si bien que dès à présent la flotte dépasse son tonnage d'avant-guerre.

Les « *Messageries Maritimes* » comptaient au 1er août 1914 : 60 navires, savoir : 34 paquebots, 15 mixtes, 11 vapeurs de charge jaugeant brut 285.642 tonnes. La guerre leur ravit 22 navires : 12 paquebots, 4 cargos, 6 navires mixtes ; 3 autres torpillés, sans couler, sont à peu près réparés aujourd'hui. Ces 22 navires représentaient 117.000 tonnes, 5 autres de 29.000 tonnes disparurent par suite d'événements divers. La Compagnie reçut par contre en 1915, 4 grands paquebots, dont l'un l' « *Athos* » s'engloutit à son premier voyage. Elle fit construire au Japon 3 cargos, en acheta 4 en Angleterre (au total 72.000 tonnes), si bien qu'à la fin de la guerre, elle se composait de 40 unités et 211.000 tonnes, perdant 37 % de son tonnage. La flotte subventionnée comptait au 30 novembre,

1918, 20 unités contre 34, dont 4 récentes dépassant 10.000 tonnes, les autres ayant plus de 20 ans ; ajoutons-y 4 cargos achetés par son entremise au profit de la « *Société de navigation à vapeur France-Indo-Chine* » constituée par elle et les « *Chargeurs Réunis* ». Actuellement ses lignes postales ou commerciales n'ont pas le nombre de voyages prévus au contrat, car il ne reste pour accomplir tous les services que 23 paquebots, 7 navires mixtes, 10 navires de charge.

La Compagnie n'ayant pu obtenir de l'État aucun règlement raisonnable des navires perdus à son service et sous sa garantie, ne pouvait guère faire de commandes ; le 20 mars 1920 pourtant, fut lancé à la Ciotat le grand cargo « *Commissaire Ramel* » qui est entré en service en janvier 1921. Les difficultés provenant du change ont empêché la Société de s'adresser à l'étranger. En 1920, à la suite d'un accord entre la France et l'Angleterre, notre pays reçut 150.000 tonnes allemandes, sur lesquelles 4 navires de charge représentant 45.300 tonnes de portée en lourd lui furent attribués.

La flotte des « *Chargeurs Réunis* », relativement peu atteinte par la guerre, perdit 7 navires. Elle en possédait au 30 juin 1919, 25 grands et 5 annexes coloniales d'une jauge brute de 168.292 tonnes, développant 112.515 chevaux. Elle construit 19 gros vapeurs mixtes qui doubleront son tonnage, 15 sont confiés aux « *Chantiers de la Loire* », les autres à un chantier anglais ; quelques-uns sont déjà en ligne. Pour avoir tout de suite du tonnage, la Compagnie pensa profiter, dès l'armistice, d'un accord conclu entre les gouvernements français et britannique qui devait nous procurer 500.000 tonnes. Après examen des types offerts par le « *Ministry of shipping* », la Compagnie demanda à acheter 6 navires, elle obtint une offre ferme pour 4, au prix de 240.000 livres sterling l'un, livrables fin 1919. Les difficultés vinrent de l'administration française : le « Commissaire aux Transports Maritimes », M. Bouisson voulant se servir de cette offre anglaise pour créer une flotte d'État, les démarches échouèrent jusqu'au remaniement ministériel de juin 1919. Entre temps, les armateurs anglais avaient acquis les meilleurs bâtiments ; leur gouverne-

ment nous imposa l'achat de petits navires en bois, les « *Chargeurs* » durent en accepter un pour entrer en possession de ses 4 grands vapeurs ; en juillet, l'armement français fut informé qu'il lui fallait acquérir de plus 6 navires d'acier et 7 de bois qui n'avaient pas trouvé amateur ; sur le pressant appel des autorités, il y consentit. Les « *Chargeurs* », pour les éviter, préférèrent payer les leurs 9.000 livres de plus. La Compagnie, aidée des « *Messageries* » et de la « *Transatlantique* », forma, avec les 13 indésirables, la flotte de la « *Société Anonyme des Armateurs Français* ». Les « *Chargeurs* » ont actuellement un tonnage sensiblement supérieur à celui d'avant-guerre.

Nous ne parlerons pas du matériel de nos compagnies secondaires, nous contentant de résumer en un tableau, malheureusement incomplet, le nombre de leurs navires, leur tonnage en 1914 et 1919, d'indiquer le chiffre de leurs navires perdus :

| | 1914 | | 1919 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE de NAVIRES | TONNAGE | NOMBRE de NAVIRES | TONNAGE | NOMBRE de NAVIRES perdus pendant la Guerre |
| Cie transatlantique. . . . | 84 | 368.343 | 73 | 343.618 | 29 |
| Messageries maritimes. . | 60 | 284.642 | 40 | 211.754 | 22 |
| Chargeurs Réunis. . . . | 30 | 190.138 | 25 | 168.292 | 7 |
| Transports maritimes. . . | 22 | 87.300 | 16 | 60.000 | 6 |
| Cie Hâvraise Péninsulaire. | 13 | 89.000 | 10 | » | 3 |
| Cie Cyprien Fabre. . . . | 12 | » | 10 | » | 4 |
| Cie de Navigation Mixte. . | 18 | 28.000 | 9 | 19.252 | 9 |
| Cie Fraissinet . . . . . | 16 | 31.008 | 11 | » | 6 |
| Cie Navale de l'Ouest. . . | 16 | 72.420 | 9 | 40.610 | 7 |
| Cie Sud Atlantique. . . . | 10 | 94.182 | 7 | 55.712 | 4 |

Quel fut l'emploi du matériel pendant les hostilités ?

Dès le 5 août 1914, la « *Compagnie Générale transatlantique* » reçoit l'ordre de suspendre complètement ses services ; mais cet ordre ne tarda pas à être rapporté, il fallait rapatrier les étrangers se trouvant en France et ramener nos compatriotes mobilisables. Le service postal, sur New-York, recommença avec des paquebots secondaires, car les plus rapides étaient devenus croiseurs auxiliaires. On rétablit ensuite les lignes sur Colon, Cuba

et, en décembre, sur Haïti. Les départs vers l'Algérie-Tunisie furent réduits de moitié, on maintint un service de quinzaine sur le Maroc. En septembre, la Compagnie dénonça le service postal entre la France et l'Afrique du Nord, en proposant de le continuer jusqu'à la fin de la guerre pour ne pas créer de difficultés au gouvernement. L'année suivante, elle maintint encore des voyages espacés suffisants pour les rares passagers ; la tête de ligne de New-York fut reportée du Havre à Bordeaux ; pour protéger les navires contre les sous-marins, le gouvernement recommanda l'emploi de la T. S. F., la Compagnie en équipa même ses cargos.

A l'assemblée de 1916, la Compagnie déplora à nouveau la non fixation du chiffre de l'impôt sur les bénéfices de guerre et des indemnités de réquisition.

Dans l'ensemble, ses navires transportèrent près d'un million de militaires, sans compter ceux qui voyageaient sur navires réquisitionnés.

Aujourd'hui, toutes les lignes fonctionnent, la « *Compagnie Transatlantique* » a même créé un service de paquebots mixtes sur la côte Sud-Ouest du Pacifique par le canal de Panama. Une nouvelle ligne joint Bordeaux à Baltimore.

La vie de la « *Compagnie des Messageries Maritimes* » pendant les hostilités différa peu de celle des sociétés similaires : à la mobilisation tout s'arrêta, dès le milieu d'août les services postaux reprirent, sauf sur l'Australie.

Plusieurs de ses navires réquisitionnés concoururent à des transports sur les Dardanelles et Salonique, évacuèrent les troupes serbes et les prisonniers. Son paquebot « *Sphinx* », à son achèvement en 1915, devint navire hôpital.

En dehors de sa reconstitution matérielle, la Compagnie cherche aujourd'hui de nouvelles participations industrielles. Cette voie est très en faveur, l'armateur n'est plus seulement un entrepreneur de transports, mais se procure lui-même son fret, car la concurrence reprend très âpre, elle se fait sentir en Méditerranée, notamment de la part de l'Italie, dont la marine est très soutenue par son gouvernement et qui dispose de presque toute la

flotte austro-hongroise ; et, vers l'Extrême-Orient, de la part des Japonais, supérieurement outillés. Les Anglais reprennent aussi la lutte dans la mesure où le permet le nombre des paquebots dont ils disposent.

Les « *Chargeurs Réunis* » ont vu, eux aussi, leur matériel utilisé de toute autre façon qu'en temps de paix et souvent fort mal, (notamment les navires réquisitionnés). Le 3 octobre 1919, la Compagnie a inauguré une ligne nouvelle « Mer du Nord, Centre Brésil » partant d'Hambourg et Anvers ; le service a repris, sur toutes les lignes d'avant guerre. Les « *Chargeurs* » après l'Armistice ont reçu en gérance, à des conditions peu rémunératrices, une partie du tonnage allemand livré suivant les stipulations du traité de Versailles ; dernièrement quelques navires lui ont été attribués définitivement. Ils ont adhéré au syndicat formé par les armateurs français pour acheter au Brésil les vingt sept paquebots ou cargos allemands qui y étaient internés et que ce pays nous loue depuis 1917 en attendant qu'on ait décidé sur leur sort.

La « *Compagnie de Navigation Sud Atlantique* » naquit en 1912 dans des conditions défavorables : 1914 fut particulièrement mauvais, les services postaux durent être interrompus à cause des réquisitions, on dut même suspendre le paiement des obligations. Depuis l'automne de 1920, le service postal est rétabli sur la ligne Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Buenos-Ayres doublant le service commercial.

La « *Compagnie Cyprien Fabre* » de Marseille, fait aujourd'hui fonctionner, comme avant guerre, 3 lignes de passagers sur New-York partant de Marseille par l'Italie, l'Espagne, le Portugal, les Acores et un service de marchandises entre Marseille et l'Amérique du Nord. Après l'armistice, ses navires ont aussi visité l'Orient, la Turquie, la Grèce, la Mer Noire, la Syrie et la Côte occidentale d'Afrique jusqu'au Dahomey.

La « *Compagnie Fraissinet* », dès le début des hostilités, dut supprimer ses services sur le Levant et la Mer Noire. L'Etat réquisitionna ses cargos pour ravitailler en charbon l' « Armée Navale » et plusieurs paquebots du service de Corse pour établir la liaison entre cette armée

et Toulon. A partir de mars 1919, ses navires lui furent peu à peu rendus ; pourtant les paquebots de Corse continuèrent à naviguer au compte de l'Etat sous le régime de la loi de 1877. La Compagnie a repris ses différents services sur la Côte occidentale d'Afrique, Constantinople, la Bulgarie et le Danube, de concert avec les « *Messageries Maritimes* ».

Quant à la « *Société Navale de l'Ouest* », elle était peu connue du public parce que purement commerciale. Sa flotte unissait les ports français à ceux d'Espagne, d'Algérie, du Maroc, du Portugal, Madère et des Açores. Durant la guerre, ses vapeurs réquisitionnés ravitaillèrent l' « Armée Navale », le corps de débarquement des Dardanelles et de Salonique, approvisionnèrent les ports militaires, transportèrent des munitions de Brest à Arkhangelsk, des vins d'Algérie pour l'armée, des céréales pour le « Ravitaillement civil », des phosphates, des charbons d'Angleterre pour le « service des Poudres » et les chemins de fer. Jusque fin 1919, ses vapeurs restèrent à la disposition de l'Etat, deux se trouvaient sous la réquisition de la « flotte charbonnière », les autres étaient soumis au régime des licences comportant la taxation des frets, l'approbation des itinéraires et la mise à la disposition de l'Etat des 2/3 de leur capacité. Depuis 1920, la flotte est astreinte au régime des licences. La Compagnie a loué, pour deux ans, 10 vapeurs anglais de 50.000 tonnes auxquels le « Ministry of shipping » impose de temps à autre un voyage dirigé dont il fixe l'itinéraire et le taux du fret. La Compagnie gérait aussi, sur la demande du préfet de la Seine, les vapeurs charbonniers chargés du ravitaillement de Paris et de sa banlieue.

Les « *Transports Maritimes* » effectuaient jusqu'en 1914 trois départs mensuels de Marseille sur Dakar, le Brésil et la Plata et cinq hebdomadaires sur l'Algérie ; ils les ont repris dans la mesure du possible.

La « *Compagnie Havraise Péninsulaire* » a fait de même sur Gibraltar, les ports marocains, algériens et sur Djibouti, Madagascar, Maurice, la Réunion et Zanzibar.

La « *Compagnie de Navigation Mixte* », fondée en 1847 s'est longtemps cantonnée aux relations avec l'Afrique

du Nord ; en 1912, elle acheta des cargos qu'elle affecta à un service sur les ports français de l'Atlantique, lequel lui promettait de bons résultats. Elle va en envoyer sur le golfe Persique.

Examinons brièvement la situation financière de nos Compagnies avant, pendant et depuis la guerre.

Les recettes de la « *Compagnie Transatlantique* » tombèrent de 105.210.000 francs en 1913 à 85.460.000 francs en 1914, ne laissant qu'un excédent de 4.434.000 francs qui ne permit aucun dividende. Dès 1915, elles remontèrent à 111.096.196 francs produisant un bénéfice net de 2.405.103 francs, et l'année suivante de 5.333.938 francs, les recettes atteignant le chiffre de 202.847.000 francs. Pour la première fois, l'amortissement du matériel naval est doté de 26.521.878 francs en vue de reconstituer la flotte. Les résultats de 1917 sont si favorables qu'on peut distribuer 20 francs aux actions bien que le capital ait été porté de 39 à 60 millions ; 20.281.000 sont attribués à amortir le matériel. Les recettes atteignent leur maximum : 268.495.204 francs. Le régime de la réquisition générale, inauguré en 1918 les fait tomber à 187.016.000 francs, laissant un bénéfice net de 8.163.000 francs, grâce à la diminution des dépenses dont l'Etat, nous le verrons, assume une grande partie. Pour accroître son influence, la Compagnie porta, en février 1920, son capital de 60 à 81 millions ; on peut s'étonner de cette opération quand la trésorerie était très aisée : les disponibilités, non compris les participations industrielles dépassant le double des exigibilités. Ses grosses réserves lui permettent aisément de se reconstituer et de subir la diminution des frets si considérable depuis quelques mois. A l'assemblée des actionnaires de juin 1920, le Président annonça une augmentation probable du capital qui serait porté à 160 millions pour accroître son champ d'action ; il est toutefois permis de trouver excessive cette progression si rapide du capital. A l'heure actuelle, elle n'est pas encore réalisée. Le dividende de l'exercice 1920 a pu être porté de 24 à 27 francs, pour un total de recettes de 458.907.048 francs.

La situation financière des « *Messageries Maritimes* »

peut paraître moins bonne à cause de la convention de 1911 qui distingue le « domaine privé » comprenant les lignes libres et « contractuel » les lignes subventionnées, dont les comptes sont distincts. En 1913, le « domaine privé » avait laissé un bénéfice de 1.073.000 francs, le « contractuel » un déficit de 751,000 francs. Les résultats depuis 1914 ont été plus favorables, il est à prévoir que cette situation se maintiendra plusieurs années en dépit de la baisse accentuée des frets ; les subventions sont très insuffisantes vu le prix actuel des charbons et des salaires. Si l'Etat consentait à payer le minimum garanti prévu par la convention, tout irait bien, mais depuis 1913 il refuse. La Compagnie en appela au Conseil d'Etat qui sans juger le fond déclara que la demande n'était pas recevable, en la forme présentée.

A la date du 2 août 1919, le régime des lignes postales a été modifié pour 18 mois, en attendant une convention adaptée aux temps actuels. Le nouvel arrangement substitue à l'ancien des primes fixes, calculées d'après les lieues marines parcourues, ce qui simplifie l'établissement des comptes. Pour l'exercice 1914-15, l'insuffisance d'exploitation du domaine contractuel était d'environ 11 millions. La flotte, surtout composée de paquebots, ne desservant pas des directions où le fret abondait, ne put profiter de la hausse ; de plus, elle a été très atteinte par la guerre sous-marine, pourtant en 1916, on arrive à un bénéfice brut de 12.431.356 francs laissant un disponible de 4.857.631 francs qui ne reçut pas d'affectation à cause du litige avec l'Etat. Les recettes du domaine privé, en 1917, atteignirent 28.874.229 francs ; celles des lignes subventionnées 86.436.557 francs donnant un excédent de recettes de 21.098.169 francs et assurant un dividende de 6 %. L'exercice 1918 permit de distribuer 20 francs après affectation de 16.537.000 francs à la remise en état de la flotte.

Les « *Messageries* » traversaient avant la guerre une période difficile ; au cours des hostilités, elles purent constituer de grosses réserves grâce aux frets élevés provenant de la flotte libre. L'exercice 1918-1919

donna 8 % aux actions ; les recettes s'étaient totalisées par 108.060.308 francs laissant un produit net de 20.148.063 francs contre 29.022.392 francs précédemment. La Compagnie souhaite voir trancher le différend avec l'Etat dans le sens qu'elle préconise, afin de reconstituer son matériel ; dans ce but, en 1920, elle a porté son capital de 45 à 75 millions ; malgré cela, elle put distribuer 15 francs brut aux actions pour un bénéfice net de près de 5 millions.

Les « *Chargeurs Réunis* », jouissaient, dès avant les hostilités, d'une prospérité que la guerre n'a fait que confirmer. Leur capital, de 12.500.000 francs, a été porté successivement à 25, 50 et, depuis 1920, il est de 100 millions. Ils amortissent régulièrement leur matériel de 5 %, même 10 % pendant la guerre et ne conservent pas de vieux navires. Les bénéfices passent de 1.612.000 fr. en 1914-15 à 39.353.600 fr. en 1917-18 et 15.242.000 fr. en 1918-19, ce fléchissement provient de la réquisition générale, l'Etat ayant pris en charge une partie des dépenses.

Nous avons déjà dit combien les débuts de la « *Compagnie de Navigation Sud-Atlantique* furent pénibles ; en 1914, son déficit atteignait 7.961.253 francs ; la Société fit alors appel pour sa gérance à la « *Compagnie Transatlantique* » puis aux « *Chargeurs Réunis* ». Ce bilan s'expliquait par la mauvaise situation de l'Amérique du Sud en 1914. Les années suivantes furent meilleures et en 1916, les recettes diverses atteignirent 32.406.283 francs, les dépenses 22.562.470 francs, laissant un excédent de recettes nettes de 3.415.373 francs ; on peut espérer pour elle une situation favorable dans l'avenir.

Nos Compagnies de navigation secondaires ont presque toutes augmenté leur capital depuis l'armistice : celui de la « *Compagnie Fraissinet* » a ainsi passé de 10 à 17.500.000 francs ; celui de la « *Société Navale de l'Ouest* », de 3 à 12, et sans doute, qu'elle n'en restera pas là ; des pourparlers avancés le porteront à 100 millions, en l'intéressant à des affaires pétrolifères.

Les « *Transports Maritimes* », fondés en 1865, se transformèrent en 1874 en société anonyme au capital de

12 millions, ramené à 9 en 1888, jusqu'en 1919 où il fut doublé. Les 22 navires de 1914 figuraient au bilan du 31 décembre 1913 pour 32.800.000 francs, diminués de 15 millions amortis et 3 pour le fonds d'assurances. La situation d'avant-guerre permettait un amortissement annuel de 5 %, les actionnaires recevant un dividende normal. Le matériel était évalué à 30 millions en 1918, sur lesquels 21 sont amortis. Les comptes d'attente pour « remplacement de vapeurs détruits, renouvellement de chaudières et grosses réparations « et de « prévoyance » se chiffrent ensemble par 86 millions.

Le faible capital de la « *Compagnie Havraise Péninsulaire* », fixé à 9 millions, (il n'y a pas d'obligations, chose unique dans nos Sociétés navales), lui permettait de bien rémunérer ses actionnaires ; chaque année sa situation financière s'améliorait et le dividende passait de 20 francs en 1909 à 150 francs en 1918. L'amortissement normal de 5 %, considérable pour les cargos qui se déprécient moins que les paquebots, atteignit en 1918, 25 %. Fin 1918, la flotte figurait au bilan pour 21 millions et demi, le fonds d'amortissement se montait à 13 millions et demi, l'âge moyen du tonneau était ramené à 8 ans. Les disponibilités comptaient pour 41 millions contre 21 d'exigibilités. Le chiffre porté sous la rubrique « créditeurs » dépassait 42 millions et comprenait 21 millions de provision pour remplacer les 3 navires perdus sur lesquels la Compagnie recevra de l'Etat une indemnité, puisque coulés sous le contrôle gouvernemental. La Société a toujours fait preuve d'initiative commerciale, néanmoins les actions valant 6.100 en mai 1920 contre 615 en juillet 1914 peuvent paraître bien élevées pour un dividende de 200 francs, chiffre fixé pour 1919 où le bénéfice net fut de 4.284.440 francs. Leur valeur oscille aujourd'hui vers les 2.500.

Les recettes de la « *Compagnie de Navigation Mixte* » en 1913 atteignirent 9.907.767 francs laissant un excédent de 1.156.703 sur lesquels 352.500 furent distribués aux actions. La valeur de la flotte était ramenée à 7.592.840 francs. Les 9 navires rescapés figuraient au bilan du 31 décembre 1918 pour 2.421.000 francs. Le fonds

pour reconstitution de la flotte contenait 9.766.209 francs pour construire 6.657 tonnes de paquebots et 15.149 de cargos ce qui alors paraissait bien faible, le reste de la flotte ayant lui aussi besoin d'un rajeunissement sérieux. En 1919, les rapports de la Société avec la « *Compagnie Générale Transatlantique* » furent resserrés sans qu'il s'agisse pourtant de fusion.

Toutes nos Compagnies de navigation ont été décimées par les sous-marins, particulièrement celles qui naviguaient en Méditerranée ; elles virent leurs services arrêtés dès août 1914, leurs recettes fléchir puis s'accroître fortement en 1916 et surtout 1917. A cause de la réquisition générale, les bilans de 1918 ne sont plus comparables, mais les bénéfices nets restent aussi élevés. Les Compagnies, voyant l'augmentation croissante du prix des constructions, mettent sagement de côté des réserves considérables pour reconstituer leurs flottes.

Nous devrons beaucoup travailler pour remettre en état notre matériel naval et le porter à 5 millions de tonnes, nos chantiers lanceront avec peine 500.000 tonnes par an car ils manquent de main d'œuvre et de matières premières par suite de la dévastation subie par notre métallurgie ; nous avons, il est vrai, en remplacement, celle de Lorraine désannexée. En Meurthe-et-Moselle, elle se serait relevé assez vite, si elle n'avait été paralysée par la pénurie de coke que nos ennemis ne nous ont livré qu'en quantités insuffisantes jusqu'à l'accord de Spa. Certains hauts fourneaux réparés restèrent éteints, bien que nous soyions à même d'avoir la plus forte extraction mondiale de minerai de fer, après les Etats-Unis : 43 millions de tonnes en 1913 dont 21 pour la Lorraine recouvrée. Si l'Allemagne ne tient pas mieux ses promesses, il faudra 10 ans à nos chantiers pour arriver au tonnage nécessaire à notre pays. D'ici plusieurs années, nous n'aurons pas une industrie métallurgique en pleine production, en dépit de progrès récents, aussi nous faudra-t-il recourir aux chantiers anglais dont les prix ont fortement baissé. La dépréciation de notre franc est un obstacle si nous devons payer tout de suite en monnaie anglaise. Le « *Consortium des chantiers navals*

*canadiens* » nous a offert le paiement en valeurs françaises, ce qui serait une excellente combinaison pour nous, devant la nécessité d'effectuer nos transports pour éviter une baisse plus profonde du change : achetons donc le tonnage là où il existe, cela nous coûtera moins que de supporter une augmentation si considérable de tout ce qui est indispensable à reconstituer nos stocks. Toutefois ne nous hâtons pas trop, on constate une baisse considérable de la construction en Angleterre, aux Etats-Unis, qui sans doute se fera prochainement sentir chez nous puisque des abaissements de prix ont été imposés à nos métallurgistes, depuis octobre 1920, par suite de la diminution des cokes.

Nous avons vu ainsi le rôle prédominant de l'armement dans le ravitaillement du pays, les difficultés qu'il eut à vaincre par l'afflux des importations produisant un encombrement des ports et une crise intérieure des transports. La diminution de notre tonnage par torpillage, accidents de mer atteignit fin 1918 : 26.17 %, nos pertes se montant à 1.128.800 tonnes brutes, nos récupérations à 459.800. Le tonnage réquisitionné n'eut pas le même rendement que s'il eût été libre, ce qui décida les organismes compétents à s'opposer à la continuation du régime de la flotte d'Etat constituée par M. Bouisson et qui subsiste malgré tout, puisque l'Etat dispose encore de 900.000 tonnes environ, mais qui va prochainement disparaître, la question étant à l'ordre du jour devant les Chambres. Les Anglais se plaignirent également des réquisitions qui contribuèrent à la hausse des frets, en utilisant mal le tonnage.

Les socialistes ont reproché à nos armateurs leurs bénéfices, d'ailleurs plus importants dans d'autres pays et légitimés par ce fait que l'armement français eut la sagesse de se constituer de sérieuses réserves pour payer l'impôt sur les bénéfices de guerre et reconstituer son matériel, ce qui est heureux, car l'Etat prétend lui payer ses navires coulés au prix du jour de la réquisition, non de la perte, ce qui ne correspond plus à leur valeur actuelle. Notre flotte d'ailleurs, représentant moins de 5 % de l'ensemble mondial, était incapable d'influencer

sérieusement les frets ; s'ils ont fortement monté et contribué à la vie chère, la faute en revient aux armateurs étrangers qui, seuls ont fixé les prix.

Notre régime de guerre, longtemps incertain, s'aggrava par le fait que nos chantiers réquisitionnés ne purent construire, alors que d'autres pays en équipèrent même de nouveaux : nous sortîmes de la guerre plus appauvris que les autres nations maritimes, l'Allemagne exceptée. Nos compagnies ne reconstituent que difficilement leur flotte d'avant-guerre, il leur faut emprunter, car leurs réserves fondent vite avec les prix actuels et le bas cours de notre franc ; toutefois, une baisse importante se produit sur le prix de construction, l'Etat a sagement agi en accordant aux armateurs deux ans pour effectuer le remploi.

Pour notre commerce extérieur, 1920 est nettement supérieur à 1919, nos exportations reprennent de l'ampleur chaque trimestre et les importations croissent en proportion bien moindre ou même depuis quelques mois diminuent, donc symptômes favorables à l'équilibre de notre balance des comptes. Notre armement a fait tout son devoir pendant la guerre ; si les résultats n'ont pas été meilleurs, souvent la faute en est imputable à l'Etat qui l'a emprisonné dans ses règlements et a trop réquisitionné.

---

## SECTION II

### Les principaux ports français pendant la guerre, leur rôle, leurs améliorations

---

## MARSEILLE

Marseille, resté longtemps notre premier port maritime, est aujourd'hui fortement dépassé par Rouen pour le tonnage des marchandises. Ses bassins de 200 hectares disposaient de plus de 22.000 mètres de quais,

qu'augmenteront considérablement ceux en construction : le « bassin Wilson » en comporte 5.930 permettant l'accostage de navires de 300 mètres, et celui « du Large », 4.280 mètres, fondés à la côte — 13 ; malgré les hostilités, on put approfondir les anciens bassins, desservis déjà par trois gares maritimes et 55.600 mètres de voies ferrées.

Pour le nombre des navires, notre pavillon y avait une grande supériorité ; quant à la jauge, depuis 1902, sauf en 1905, nous étions inférieurs à l'étranger : en 1913, 9.804.551 tonnes contre 11.286.269 à nos rivaux. Nous conservions la suprématie, pour le tonnage des marchandises transportées sous pavillon français, jusqu'en 1907 ; en 1913, nous n'obtenons que 4.101.582 tonnes contre 4.837.070 étrangères. Nous tenions la première place pour les passagers : 496.060 contre 70.705, en raison des lignes d'Algérie-Tunisie réservées au pavillon national.

Le trafic commercial total de 1913 s'y montait à 9.847.555 tonnes dont 5.886.217 d'importations (2.098.330 arrivées par navires français).

Marseille servait de port d'attache à 193 vapeurs de haute mer jaugeant 635.863 tonnes brutes; 17 compagnies françaises, 9 lignes étrangères le desservaient régulièrement, 33 étrangères par intermittence.

Durant les hostilités, le *Bassin de la Madrague* fut terminé, les travaux du « *Canal de Marseille au Rhône* » continués mais ralentis ; de nouveaux hangars et quelques voies ferrées aménagés. Le trafic fut profondément troublé ; des quais et abris furent affectés à la base navale anglaise ; notre armée réquisitionna le « *Bassin National* », plusieurs môles et des remorqueurs ; charrettes et camions manquèrent encore davantage, enfin la main-d'œuvre diminua de 50 %. Le port fut de plus encombré par l'Intendance, le Ravitaillement civil et celui de la Suisse. Les navires durent stationner en baie de l'Estaque et à Toulon : le 1er juin 1916 par exemple, 58 attendaient une place à quai ; pour en sortir, l'autorité maritime rendit un môle, des remorqueurs, quelques engins ; la Chambre de Commerce acheta des camions automobiles, l'armée lui en prêta, des sursis furent accordés aux spé-

cialistes, 1.500 prisonniers furent envoyés avec des travailleurs kabyles, maltais et marocains ; la Suisse enleva d'urgence ses blés, l'Intendance construisit des abris hors des quais, etc... Pourtant Marseille, situé loin de la zone de guerre, constata un fléchissement de jauge des navires le fréquentant ; le port fut embouteillé par manque d'organisation, non par afflux des marchandises. Les voyageurs diminuèrent en 1914 de plus de cent mille, remontèrent en 1915 à 510.743 dont 490.082 transportés par navires français.

Si Marseille n'a pas périclité, son éloignement de nos alliés et la guerre sous-marine plus âpre encore en Méditerranée, l'empêchèrent de se développer.

---

## LE HAVRE

Ses 13 bassins à flot avec le *Canal de Tancarville* couvraient en 1914 : 92 hectares, possédaient 15.766 mètres de quais, dont 6.500 seulement accessibles aux grands navires, 46 postes et 72 hectares de terre pleins. La Chambre de Commerce disposait sur les quais de 138 appareils de chargement, d'un bigue trépied de 120 tonnes, de 2 forts aspirateurs à grains sans compter les nombreux appareils des Compagnies de navigation ; elle avait édifié 37 hangars publics couvrant 200.000 mètres carrés ; celui aux cotons de 84.809 mètres carrés, le plus vaste qui soit, permettait une manutention annuelle de 1.200.000 balles. Les voies de quai mesuraient 36.870 mètres, sans compter 28 kilomètres d'embranchements industriels.

En 1913, le pavillon français enregistrait 929 navires et 2.475.537 tonneaux contre 3.849 navires étrangers jaugeant 5.385.287 tonneaux, sans la navigation d'escale figurant pour 807 navires et 1.792.705 tonneaux. Le Havre occupait parmi nos ports le 2e rang pour le tonnage de jauge ; le 4e (après Marseille, Rouen et Bordeaux) pour les

importations (2.661.250 tonnes) ; le 3e pour les exportations (977.774 tonnes) (après Marseille et Bordeaux). En valeur des marchandises, il égalait presque Marseille et les dépassait tous pour la valeur moyenne de la tonne. La guerre supprima les escales, le pavillon allemand très important disparut, les lignes transatlantiques le quittèrent pour Bordeaux, seul le trafic avec l'Angleterre se développa intensément : le Havre devint un port de cargos. Plusieurs places à quai furent mises en service ; on continua les grands travaux du programme de 1909, termina presque la digue du « *Large* », commença la grande cale sèche et les fondations et maçonneries du quai à grand tirant d'eau ; enfin on rendit plus puissants les engins de levage. Si le déchargement se fit facilement, l'évacuation fut moins bonne, la Chambre de Commerce dut commander un outillage spécial au chargement des chalands pour le « Canal de Tancarville ». De nombreuses voies ferrées furent posées, une gare de triage aménagée. Le tonnage de jauge passa de 11.108.709 tonneaux en 1913 à 9.020.647 en 1914, 6.955.837 en 1915, 8.580.074 en 1916, sans la base anglaise qui, au 15 octobre 1915, avait déjà reçu 2.321 navires et 5.125.000 tonneaux de jauge.

En 1913 : 13.409 bâtiments ; en 1916 : 17.701 fréquentèrent le port. Si leur nombre augmenta, le transfert à Bordeaux des grands paquebots de New-York fit diminuer la jauge. Le Havre importa, en 1913, 3.011.085 tonnes de marchandises et en exporta 1 422.751 ; en 1914 : 2.412.000 et 779.000 ; en 1915 : 4.424.700 et 427.295 sans la base anglaise. Le port fit, dès lors, difficilement face à son trafic : les Anglais, ayant reçu deux kilomètres de quais et seize postes, le nombre de ceux laissés aux Compagnies françaises au long cours se trouva réduit à six ; l'armée anglaise s'adjugea huit hangars ou 50 % des magasins publics et trente-trois appareils de levage. A ces causes d'encombrement, ajoutons la diminution de la main-d'œuvre, laquelle comptait, par exemple, le 16 janvier 1914 : 7.109 dockers, 3.755 le 22 décembre pour remonter, le 7 décembre 1915, à 5.450 dont 402 prisonniers.

Les évacuations par voie ferrée y étaient difficiles, la crise des wagons intense, aussi le canal de Tancarville fut grandemunt utilisé : son trafic mensuel s'éleva de 25.000 tonnes, en 1914, à 165.000 en septembre 1916. On réquisitionna les péniches et on augmenta le nombre des remorqueurs, auxquels il fut permis de traîner quatre chalands au lieu de trois.

Le trafic des passagers au Havre atteignit en 1913 : 744 851 dont 508.353 pour les lignes côtières. En 1915, les passagers, pour l'étranger, ne dépassaient pas 31.462. Le port fut souvent au-dessous de sa tâche ; pour les évacuations notamment, il aurait fallu une quadruple voie vers Paris.

Le programme de 1909 prévoit un gigantesque bassin de marée, pris sur l'embouchure de la Seine, accessible à toute heure aux plus grands navires et une cale sèche de 312 mètres de longueur, la plus vaste de France. Les travaux sont très avancés, une partie du quai d'escale est en service. Un autre programme fera du Havre un des plus grands ports du monde : il comporte un vaste arrière-port permettant le transbordement des marchandises de mer aux péniches du réseau fluvial ; à présent, cette opération s'exécute dans les bassins du canal de Tancarville reliés aux bassins de l'« *Eure* » et « *Bellot* ». Le *Canal de Tancarville* a, depuis 1915, quelques quais maritimes. Les « Travaux publics » ont présenté au Parlement, en 1917, un projet de raccordement du canal au port maritime et la multiplication des quais de déchargement.

En plus, il demande l'approfondissement du bassin de marée à la côte — 10, la construction supplémentaire d'un quai de 1.000 mètres et à l'est du port actuel un bassin à flot dit « *Bassin Nord* » qui aura 3.500 mètres de quais maritimes, — l'approfondissement des bassins actuels à la côte-2, — le prolongement vers l'Est du « *Bassin de Marée* » par un ensemble de môles qui développera seize kilomètres de quais et disposera de quatre grandes cales sèches, dont une de 350 mètres. On ne pourra plus alors railler l'étroitesse du port normand, cela désarmera ses détracteurs qui veulent lui ravir, au

profit de Brest, le terminus de la ligne postale sur New-York.

## ROUEN

La rivalité de Rouen et du Havre retarda longtemps l'établissement d'une deuxième ligne ferrée Paris-le-Havre ; à présent, les deux ports ont compris qu'ils pouvaient s'accroître parallèlement, n'ayant pas le même but : le Havre est un embarcadère de passagers, un port de longs courriers, de paquebots, il reçoit et expédie des produits de luxe. Rouen, au contraire, doit à sa position de port fluvial, au centre d'une agglomération industrielle, à sa proximité de Paris de recevoir les marchandises pondéreuses ; par suite, le Havre emploie peu son tonnage : en 1913, 11 millions de tonnes de jauge transportaient seulement 4.430.000 tonnes de marchandises ; à Rouen, 5.160.000 tonnes en portent 5.760.000.

Rouen, pour le poids des marchandises, est le deuxième de France après Paris ; son port maritime était constitué en 1914 par trois bassins : le principal formé par la Seine, celui « *aux bois* » et « *aux pétroles* », au total 70 hectares de surface d'eau, 6.043 mètres de quais, 48 hectares de terre pleins utilisables, 42 kilomètres de voies ferrées. Le bassin fluvial s'étendait sur 16 hectares avec 290 places à quai.

L'outillage comportait 175 appareils dont 88 sur les quais, 87 flottants ; le port venait d'être amélioré par l'établissement de nouveaux quais et élevait à 500 le nombre des postes disponibles dans le bassin fluvial ; une loi du 26 août 1913, prévoyait l'approfondissement du port, en aval, à $8^{m}50$ au-dessous des plus basses eaux, la construction de 5.500 mètres de quais, l'édification d'une forme de radoub, l'extension des voies ferrées et des quais portés à 12.800 mètres, le tout devant coûter 95 millions.

En 1914, on comptait 83 emplacements au port mari-

time; fin octobre 1916, il y en avait 120, dont 18 à la disposition de l'armée anglaise; d'autres étaient en construction ou en projet.

L'outillage passait à 241 appareils fin 1916; 10 kilomètres de voies ferrées étaient ajoutés, sans les faisceaux de triage installés dans diverses gares.

En 1913, la jauge atteignait 5.261.660 tonnes; en 1914 : 4.374.950 tonnes; en 1915 : 6.482.855 tonnes, non compris 1.125 navires et 1.409.071 tonneaux britanniques; en 1916 : 7.536.966 tonnes.

Rouen manqua peu de main-d'œuvre, car les réfugiés avaient grossi sa population de 30 %; de plus, fin 1916, 4.000 prisonniers y travaillaient. Il devint le grand centre d'importations des houilles, vins, pétroles, essences; seuls les bois et céréales rétrogadèrent. Les houilles passèrent à la remonte de 1.318.344 tonnes en 1911 à 4.181.950 en 1915; les exportations y reculèrent comme partout.

Le port a cruellement souffert de la crise des wagons, on y a aussi souvent manqué d'alléges et de remorqueurs; pendant la crue persistante de la Seine, de décembre 1915 à mai 1916, 802 bateaux attendaient un jour simultanément leur départ; la voie ferrée y fut très encombrée, par l'augmentation des arrivages au Havre. Des travaux furent commencés en mai 1916 pour la doubler sur certains parcours (1).

## DUNKERQUE

Son avant-port et ses bassins couvraient en 1914 : 43 hectares 60 de surface d'eau, disposaient de 8.733 mètres de quais, de 72 hectares 50 de terre pleins. L'outillage du port comprenait : 134 grues, 61.430 mètres

(1) *Nature*, 10 novembre 1917 : Les Agrandissements du port de Rouen.

carrés de hangars publics, 4 formes de radoub dont une de 185 mètres, 56 kil. 673 de voies ferrées ; 2 grandes gares de triage le complétaient.

En 1913, la jauge y atteignait 5.139.501 tonnes, le poids des marchandises 3.698.951. Le port était surtout fréquenté par les longs courriers qui avaient importé 2.577.726 tonnes et exporté 672.269 tonnes.

De grands travaux en cours prévoyaient l'établissement de 6 nouvelles darses, de 2 bassins de marée, d'un nouvel avant-port creusé à la côte — 8. Seules, étaient terminées en 1912, la gare maritime et quelques darses. Celle numérotée 5 fut ouverte en février 1916, malgré les bombardements. Les importations régressèrent d'abord en 1914 et 1915, pour arriver en 1916 à 3.839.184 tonnes, y compris les bases anglaise et française. Les exportations tombèrent en 1916 à 50.000 tonnes. L'insuffisance de la voie ferrée obligea à recourir à la voie d'eau ; on établit des barèmes de fret pour stabiliser les prix, puis on installa dans diverses villes du Nord des bureaux de tour d'affrètement pour empêcher l'accaparement des péniches. La pêche dunkerquoise baissa de plus de 75 %.

On peut s'étonner de l'activité du port malgré les bombardements ; la population a prouvé son héroïsme en continuant à travailler, bien que la vie y fut devenue extrêmement pénible. Les « *Chantiers de France* » furent un des rares du pays qui lancèrent des navires. Souhaitons à Dunkerque un prompt relèvement, le calme parmi ses dockers et la terminaison de ses grands travaux. Depuis quelques mois, après une reprise sérieuse et rapide, le port se trouve dans un marasme relatif, malgré l'excellence de ses aménagements ; l'exportation des potasses d'Alsace lui promet un élément de trafic intéressant, si l'on parvient à l'aiguiller sur Dunkerque et non sur Anvers !

## CALAIS ET BOULOGNE

Calais comprend essentiellement un avant-port, accessible à toute heure aux navires de 4 mètres de calaison, et plusieurs bassins d'une surface totale de 173.000 mètres carrés, 4.800 mètres de quais et 247.000 mètres carrés de terre pleins.

Boulogne se compose d'un port extérieur recevant les plus grands navires, à l'abri de la digue « *Carnot* » longue de 2.518 mètres et s'étendant sur 30 hectares avec des fonds de 10m 50 en basse mer et de plusieurs bassins à flot.

Depuis 1914, le tonnage doubla à Boulogne et progressa de 50 % à Calais. En 1913, le trafic de Calais atteignait 1.073.000 tonnes dont 988.318 à l'importation pour un tonnage de jauge de 2.512.535 tonnes. A Boulogne, la jauge, favorisée par de nombreuses escales transatlantiques étrangères, se montait à 7.222.320 tonnes. On avait pour cela, décidé le prolongement de la digue « *Carnot* », l'augmentation de profondeur du port extérieur, la transformation de la gare maritime, le raccordement du bassin « *Loubet* » à la gare par un souterrain.

A Calais, le bassin « *Ouest* » devait recevoir les grands navires et le « *bassin de Chasse* » se transformer en port.

La guerre suspendit les travaux : à Calais, toutefois, on reprit, en 1916, la construction d'un quai de 250 mètres à grande profondeur, il fut achevé en 1918. L'outillage s'augmenta puissamment. A Boulogne, on mit en service huit appareils de levage, des hangars, dix-neuf kilomètres de voies ferrées, sans les améliorations britanniques.

Le trafic des marchandises, dans les deux ports, diminua d'abord, puis dépassa celui d'avant-guerre, surtout en 1917 et 1918.

A Boulogne, la jauge décrut singulièrement par la disparition des escales transatlantiques dont 55 % portaient le pavillon allemand ; le trafic des voyageurs y déclina de 512.277 passagers en 1913 (dont 481.940 pour l'Angleterre) à 42.459 en 1916 ; à Calais, de 409.944, en 1913, à 194.725.

Boulogne comptait, en 1913, 364 bateaux de pêche dont 64 vapeurs, ramenant des produits d'une valeur de près de 29 millions. Pendant la guerre, cette industrie fut presque annihilée.

## SAINT-NAZAIRE

L'établissement se compose d'un avant port communiquant, par une écluse, avec les bassins à flot de « *Saint-Nazaire et de Penhoët* » couvrant une surface d'eau de 34 hectares 86, leurs quais s'allongent sur 4.250 mètres. Trois formes de radoub le complètent, dont une de 226 mètres.

L'outillage comprenait, en 1914, 40 appareils de diverses puissances et, pour l'achèvement des navires, trois grandes grues « Titan » sans compter celles des chantiers. Le port a, pendant la guerre, augmenté considérablement son outillage et ses entrepôts, installé plusieurs postes pour grands navires et deux parcs de stockage à charbon.

En 1913, Saint-Nazaire reçut 2.841 navires jaugeant 2.196.252 tonneaux, sans la navigation fluviale ; en 1915, 2.413 navires de 3.755.080 tonneaux. Les exportations y reculèrent fortement, mais les importations atteignirent, en 1915, 2.243.744 tonnes soit 752.851 de plus qu'en 1913.

A partir de 1917, le port fut accaparé complétement par les Américains qui le transformèrent, et nous ne savons rien de précis sur son trafic, sinon qu'il devint énorme.

## NANTES

Les divers travaux, terminés en 1914, permettaient la montée à Nantes, en mortes eaux, d'unités de 7 m. 50. Le port comptait 3.100 mètres de quais, 58.000 mètres carrés de hangars publics. On termina durant les hostilités divers accostages et quais provisoires ; on améliora

grandement l'outillage ; des voies ferrées furent posées sur les nouveaux quais. Le trafic de 1915 atteignit 2.792.418 tonneaux de jauge, contre 2.100.017 en 1913 ; celui des marchandises, 2.566.739 tonnes contre 1.963.715.

Nantes souffrit de la crise de main-d'œuvre et de matériel roulant, les navires durent s'accoler en Loire attendant des places à quai, d'où surestaries fréquentes. Ses exportations diminuèrent considérablement.

---

## BORDEAUX

Bordeaux a beaucoup profité de la guerre : grâce à sa situation dans une région relativement peu visitée des sous-marins, il servit de port d'attache à plusieurs lignes de paquebots.

Etabli sur les deux rives de la Garonne, le Pont de pierre délimite les ports maritime et fluvial. Sur la rive gauche, 2.500 mètres de quais furent d'abord établis ; sur la droite, les profondeurs commencent où elles cessent sur l'autre, vers les Queyries, aussi on y installa de nombreuses estacades et appontements qui furent successivement développés. Depuis 30 ans, Bordeaux a un bassin à flot disposant de 1.800 mètres de quais. En 1902, une nouvelle darse fut commencée, pour lui donner 1000 mètres supplémentaires, mais ses écluses ne peuvent recevoir les grands navires. L'ensablement de la Gironde fit créer à Pauillac, à 50 kilomètres en aval, des appontements pour navires de $8^m 50$, ceux de $7^m 50$ seuls pouvant remonter à Bordeaux ; pourtant, à certaines marées propices, des vaisseaux de $8^m 30$ peuvent y accoster ; on entreprit de transformer et d'allonger plusieurs quais, d'améliorer le deuxième bassin, en attendant la construction de la nouvelle écluse.

L'encombrement, en 1915, fut tel qu'on entreprit à Bassens un quai vertical de 650 mètres, porté ensuite à 1700, dont la Chambre de Commerce paya l'outillage et la moitié des frais. De grands espaces, propices à l'in-

dustrie, sont encore disponibles ; l'isolement relatif de Bassens y permettrait l'installation d'un port franc. On peut prédire au port de Bordeaux et aux autres établissements qui le complètent le plus brillant avenir, lorsque les travaux prévus seront terminés, grâce à leur situation au centre d'un riche pays et d'une grande agglomération. Bordeaux a cessé d'exporter exclusivement les vins, pour devenir un centre industriel et un marché de produits coloniaux, notamment du caoutchouc.

Telle fut, brièvement exposée, la vie de nos principaux établissements maritimes durant la guerre, leurs améliorations, les immenses services rendus malgré leurs imperfections, Dans la plupart, de grands travaux s'exécutèrent : à Dunkerque, Boulogne, Rouen, Le Havre, La Pallice, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Marseille. Les ports secondaires ont été aussi améliorés (1). Avant 1914, partout on préconisait de ne plus s'occuper que des trois ou quatre principaux, reconnaissons que tous ont été nécessaires pendant les hostilités, que beaucoup, même parmi les secondaires, se sont prodigieusement développés. Nos efforts doivent désormais porter sur Dunkerque, Le Havre, Rouen, Brest, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, et Marseille. Achevons rapidement les travaux commencés ; les centaines de millions qui y seront consacrés nous permettront alors d'abriter une marine suffisante pour ne plus payer annuellement plus de deux milliards de fret à nos rivaux.

---

(1) Voir « Génie Civil » années 1916 à 1920 Pawlovski : les ports français pendant la guerre.

## SECTION III

### L'action de l'Etat

Nous avons montré précédemment les difficultés presque insurmontables devant lesquelles se sont trouvés nos armateurs, du fait de l'énorme accroissement de nos besoins et de l'insuffisance de notre outillage. Seuls, ils eussent été impuissants, l'appui du Gouvernement était non seulement légitime mais nécessaire pour harmoniser les efforts et établir un certain ordre dans les transports. Le but suprême étant la victoire la plus complète dans le temps le plus court, on pouvait craindre que l'initiative privée ne fit prédominer les intérêts particuliers en s'adonnant à des travaux plus lucratifs, mais moins utiles au pays. L'Etat devait donner les directions générales à l'armement, fixer un ordre de priorité pour éviter l'anarchie, le gaspillage de tonnage et de matériaux. Voyons son rôle vis-à-vis des constructeurs et des armateurs.

## CHAPITRE PREMIER

### L'action de l'Etat vis-à-vis des constructeurs pendant la guerre

Les pouvoirs publics ont-ils en France favorisé l'activité des chantiers ? Certes, les mesures législatives n'ont pas manqué : d'abord la loi du 1er août 1916, prorogeant celle de 1906 sur les primes pour une durée comprise entre le 1er août 1914 et l'expiration du 6e mois après le traité de paix et maintenant le bénéfice de la prime aux navires sur lesquels sont installées des machines de provenance étrangère (1) ; celle du 13 avril 1917 pour favoriser l'augmentation de la flotte de charge : depuis sa promulgation jusque 18 mois après la paix, l'Etat pouvait décerner à titre d'avances aux armateurs français 160 millions pour construire ou acheter des vapeurs de charge, dont 60 millions pour avances sur l'achat et 100 pour la construction. Elle n'était pas satisfaisante, les achats portaient au maximum sur 10 navires ; le manque de matériaux empêchait seul de construire ; enfin, la loi exigeait, en plus d'une hypothèque sur le navire acheté ou construit, une caution non gratuite, qui doublait l'intérêt, alors que l'hypothèque sur le navire ou une assurance sur corps eût été suffisante.

Une loi du 25 mars 1918 (2) mit à la disposition de l'Etat 500 millions pour acquérir ou construire des navires. M. Bouisson, le 15 mars 1918, déclara, lors de la discussion au Sénat, que le Gouvernement se chargerait de reconstituer notre flotte, ce qui offrirait l'avantage de la

(1) Grillet : « la reprise des constructions navales ».
(2) *Officiel,* 26 mars 1918, p. 2680.

centralisation constante, de la fourniture des matières premières, de l'exécution du travail et de la construction en série. Les premières unités lancées seraient destinées au remplacement de celles torpillées sous le régime de la réquisition, les autres cédées aux armateurs : les chantiers auraient désormais devant eux l'État armateur. Le Sous-Secrétaire parla du « remplacement en argent et non en nature au cas de trop grandes difficultés », chose inadmissible, car ce sont les bâtiments qui manquent à nos compagnies, non les capitaux.

Pour bien utiliser les ressources mises à la disposition de la marine, on aurait dû réparer d'abord les navires, achever les constructions en cours avant d'en entreprendre de nouvelles, or on décida de faire les trois choses à la fois. En 1917, M. de Monzie commanda 30 petits charbonniers de 1.400 tonnes, type « *Gharb* » ; si leurs chaudières ou machines étaient trop longues à se construire, on les utiliserait comme chalands. Ils furent terminés au début de 1918 ; devant ce succès, fut décidée la construction de 26 cargos de 3.000 tonnes, de 5 de 5.000 et de 14 de 8.000, formant un total de 215.000 tonnes. De nombreux chalands de mer en ciment armé de 1.000 tonnes, des remorqueurs en ciment ou acier furent achevés en 1919 ; leur prix atteignit presque celui des navires métalliques et leur propulsion donna lieu à des déboires, la remorque se brisant fréquemment. Peu à peu, les navires en chantiers furent achevés et les réparations poussées de telle sorte que M. Bouisson, deux mois après son arrivée, annonçait la remise en service de 250.000 tonnes ; il estimait en outre que notre production passerait à 500.000. Les armateurs furent consultés sur le nombre et le genre de navires nécessaires pour l'après-guerre ; on adressa aux constructeurs une première liste de 1.500.000 tonnes à fournir en 3 ou 4 ans ; l'Etat, de son côté, construirait des paquebots pour remplacer les 33 torpillés, représentant 220.000 tonnes. On doublerait et triplerait ensuite le tonnage d'avant-guerre. M. Bergeon, successeur de M. Buisson, ne croyait pas possible de construire plus de 100.000 tonnes la première année, 250.000 la deuxième, 300 à 350.000 la troisième.

Ces prévisions étant antérieures à l'armistice, on pouvait espérer les dépasser, le contraire arriva. Il nous aurait fallu de nouveaux chantiers, une cale lançant par an un navire de 10.000 tonnes ou 2 à 3 cargos de 3.000, ce qui nous donnerait 300.000 tonnes, au lieu des 500.000 prévues, pendant la période de réfection. De nouvelles sociétés se sont, il est vrai, constituées, groupant 200 millions de capital, telles les « *Chantiers de la Basse-Seine* », à Caudebec ; les « *Chantiers navals français* », à Caen ; la « *Société normande de Constructions navales* », à Cherbourg ; la « *Compagnie générale de Constructions navales* », à Nantes ; la « *Compagnie du Matériel naval* », à La Pallice ; les « *Chantiers maritimes du Sud-Ouest* », à Bordeaux ; les « *Chantiers maritimes et industriels de l'Adour* », à Bayonne ; les « *Chantiers généraux de Cette* », sur l'étang de Thau. Bayonne, Fécamp et Saint-Malo construiront de plus des navires en bois ; les arsenaux fourniront aussi leur appoint. A Lorient fut aménagé un appontement en béton armé, pour achèvements à flot.

Afin d'obtenir de bons résultats, évitons en outre l'afflux des commandes suivies de dépressions, adoptons la spécialisation et le travail en série. Les constructeurs choisiront une suite de types, et réaliseront dans chacun plusieurs dimensions, ce qui permettra de commander les pièces en séries, économisera études et personnel, simplifiera le montage, réduira la durée de construction et abaissera le prix de revient. Dès 1916, une commission composée d'ingénieurs de la marine, de constructeurs, d'armateurs et d'industriels établit un atlas de pièces interchangeables et de plans de navires. Des types différents furent fixés pour chaque catégorie : cargos, charbonniers, vapeurs mixtes, paquebots. De sages résolutions furent adoptées : on décida que le Gouvernement devra imposer la construction en série, conservant assez de modèles pour que les armateurs puissent choisir tout en renonçant à leurs habitudes pour les machines, accessoires de coque ou matériel d'armement. Les constructeurs s'entendront afin d'éviter une base exagérée des prix ; les frais d'expérience et de mise au point se feront à frais communs. Souvent la

fabrication des coques était plus rapide que celle des appareils moteurs, le navire restait sur cale l'encombrant plus que de raison ; désormais, on commencera par l'appareil moteur, on ne passera à la coque que quand les dates d'achèvement coïncideront.

Ce n'est point assez : afin de lutter de prix avec l'étranger, l'État abandonnera le système coûteux des primes, organisera le crédit maritime et usera d'avances larges aux armateurs pour leur permettre de se reconstituer par leurs seuls efforts. Là se bornera son rôle ; il ne devra pas concurrencer les armateurs. En étudiant les régimes divers sous lesquels a navigué notre flotte, nous constaterons l'influence néfaste de l'ingérence gouvernementale.

## CHAPITRE II

## L'Action de l'Etat vis-à-vis des Armateurs pendant la Guerre. — La Réquisition

### Paragraphe I

### *Les réquisitions particulières*

L'Etat ne pouvait désormais laisser libres les transports maritimes, seule la réquisition du tonnage lui en permettait le contrôle pour assurer la Défense nationale et le ravitaillement du pays.

Expliquons comment fonctionna, dès le début, la réquisition en France, et par comparaison en Angleterre, ses transformations sous l'empire des nécessités aboutissant, en mars 1918, à une réquisition totale de la flotte.

Nous partons de la loi fondamentale du 3 juillet 1877, sur les réquisitions militaires, pour arriver à celle du 10 février 1918 autorisant la réquisition générale par simple décret, lequel fut rendu le 15 février 1918. Il plaçait toute notre marine sous ce régime à partir du 10 mars suivant.

Quelle fut tout d'abord la situation de nos armateurs pour leurs navires réquisitionnés ? Nous empruntons à un article très documenté de M. Maurice Dewavrin (1) la plupart des renseignements suivants. Le régime des réquisitions maritimes, en France, est issu de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, applicable

(1) *Revue Politique et Parlementaire*, 10 Octobre 1918.

aux réquisitions de l'armée de mer ainsi que le dit l'article 35, modifié par la loi du 17 juillet 1898, seul texte spécial de la loi ; il ajoute qu' « un règlement d'administration publique déterminera les attributions de l'autorité maritime ou de toute autre autorité française qu'elle déléguerait, en ce qui concerne le droit de requérir et les conditions d'exécution des réquisitions ».

Un premier décret du 31 juillet 1914 modifia les réquisitions maritimes (1). Il fut suivi du règlement d'administration publique prévu, rendu le 2 août 1914. La réquisition s'étend aux navires, matériel, marchandises, approvisionnements et personnel. Elle donne droit à une indemnité, fixée par l'autorité judiciaire, si le réquisitionné n'accepte pas les offres de l'administration, laquelle varie suivant l'étendue de la mainmise de l'administration sur l'objet. S'il est restitué, elle compensera la privation de jouissance et sa dépréciation ; si au contraire l'objet est gardé ou détruit, l'indemnité représentera la valeur intégrale. Tel était le droit commun à l'ouverture des hostilités.

Il avait besoin de précisions ultérieures parce qu'en général les réquisitions terrestres sont définitives, les autres ne le sont pas. Pour les premières, le propriétaire ne garde qu'un droit à indemnité et perd définitivement sa propriété. En matière de réquisitions maritimes, généralement l'armateur n'est privé que de la jouissance et ne perçoit pendant la réquisition qu'une indemnité représentant la valeur d'usage du navire ; il rentrera en possession quand on n'en aura plus besoin, donc pas de transfert de propriété et les formalités n'en sont pas remplies. Cela paraît fort simple, en réalité il n'en est pas ainsi, car 101 navires français réquisitionnés jaugeant 252.302 tonnes furent détruits ; il ne peut plus être question d'indemniser seulement l'armateur du non usage, il faut lui rendre un objet équivalent, lui donner une double indemnité de privation de jouissance et de perte.

Dès la déclaration de guerre, bien des vapeurs furent

---

(1) *Officiel*, 1er août 1914, p 7,038

réquisitionnés sans méthode. Quelques mois après, M. Augagneur, Ministre de la Marine, prétendant qu'il y avait des « écarts assez sensibles » entre les méthodes de calcul des armateurs pour fixer les indemnités, annonça l'établissement de règles uniformes, ce fut l'œuvre du rapport du 23 décembre 1914, sanctionné par 2 circulaires ministérielles des 24 janvier et 29 mars 1915, sous réserve de modifications plus défavorables aux armateurs. Ces règles ne s'appliquaient qu'à l'indemnité de privation de jouissance, le ministre oubliant injustement les évaluations extrinsèques telles que cours du fret, valeur actuelle du bâtiment et autres. On prenait le navire neuf, et on déduisait de son prix d'évaluation, dans un passé parfois éloigné, un amortissement annuel de 10 % pour les chaudières, 5 % pour les coques et machines. Cette déduction opérée, il restait un capital non amorti sur lequel le ministre donnait une bonification de 5 % à l'armateur. On appliquait aux coques et machines de plus de 15 ans, aux chaudières de plus de 8 ans, des règles spéciales.

M. Augagneur refusait formellement aux armateurs le concours de l'Etat pour les frais généraux d'administration et d'exploitation, pourtant l'indemnité accordée était insuffisante pour les couvrir de la non-jouissance. En novembre 1915, quand l'amiral Lacaze devint ministre, ils pensèrent que ce dernier reconnaîtrait le bien fondé de leurs réclamations : il consentit en effet à faire interpréter par le Conseil d'Etat l'expression « privation de jouissance » employée par le législateur. Le 11 janvier 1916, le Conseil d'Etat la déclara équivalente « à loyer correspondant à la valeur d'utilisation du navire réquisitionné ». M. Augagneur avait toujours soutenu le contraire. Le Conseil d'Etat admit de plus que, si en temps de paix, l'indemnité de réquisition pouvait être calculée d'après le cours des frets, on ne pouvait utiliser ce mode d'évaluation en temps de guerre « le prix des frets étant faussé par les opérations de guerre et par l'exercice du droit de réquisition ».

Cette décision était contestable, les armateurs voulaient seulement ne pas travailler à perte. Le 17 décembre 1915,

le Ministre institua une Commission pour trancher les questions litigieuses ; finalement un accord s'établit sur les indemnités à servir aux armateurs de paquebots, cargos et vapeurs de pêche. Les indemnités pour les paquebots et cargos furent évaluées suivant le barème anglais, inséré au « *Blue book* », diminué de 12,50 %, correspondant au paiement par l'État français de la prime d'assurance du risque de mer que le gouvernement remboursait contrairement à celui de Grande-Bretagne. Pour les vapeurs de pêche, des prestations spéciales couvraient la détérioration des filets qui s'abiment par non usage, durant la réquisition. Concernant les petits voiliers, remorqueurs, chalands, il fallut lutter jusqu'au début de 1917 pour arriver à une solution acceptable relativement aux indemnités de privation de jouissance.

Abordons la question plus brûlante du réglement des indemnités en cas de perte du navire réquisitionné, événement fréquent où des intérêts considérables sont en jeu, certains navires valant plusieurs millions depuis que le coût de la construction a quintuplé, sans parler des grands paquebots de luxe. La hausse des frets, l'arrêt des constructions navales, la diminution du tonnage par la guerre sous-marine, les accidents de mer plus nombreux, la hausse des matières premières, salaires et assurances, expliquent cette augmentation de prix, sans l'aide de la spéculation comme l'a prétendu le *Département de la Marine*, car les gros et moyens navires, donc les plus importants ont très peu changé de mains, par suite de l'interdiction du transfert de pavillon et parce que, vu les profits qu'ils procuraient, il n'y avait pas de vendeurs. De cette hausse énorme de leur valeur, l'État ne voulait pas tenir compte pour fixer les indemnités en cas de perte et remboursait le prix, non au jour du naufrage, mais à celui de la réquisition. Dans l'intervalle, la valeur du navire avait considérablement monté, d'où grande importance pour l'armateur à être payé au jour de la disparition, surtout si son bateau avait été réquisitionné dès la mobilisation, car le prix d'avant-guerre lui était payé ; ceci consacrait une injustice, surtout qu'à l'étranger, on réglait au jour de la perte. Une décision administrative singulière

décida le contraire, on en appela au Conseil d'Etat qui, le 6 novembre 1917, admit que l'autorité maritime exerçait en principe le droit de réquisition des navires à titre définitif et que, dès ce moment, le propriétaire était dépossédé. L'Etat pouvait, par la réalisation d'une condition résolutoire potestative, modifier le caractère de la réquisition primitive et en faire une privation de jouissance temporaire : si elle ne joue pas, l'indemnité est celle de la valeur du navire au jour de la réquisition. Les navires ne sont pas, semble-t-il, réquisitionnés en pleine propriété comme des denrées ou objets consomptibles ; ce dont l'Etat a besoin, c'est de l'usage, non de la propriété, il l'a toujours entendu ainsi, puisqu'il payait le droit d'usage, sorte de location et non un prix d'achat.

Les Compagnies de navigation veulent faire triompher cette thèse, qui a été admise par le tribunal du Havre, le 31 janvier 1919, dans l'affaire de l' « *Amiral Hamelin* » des « *Chargeurs réunis* », torpillé le 7 octobre 1915 mais réquisitionné dès le 31 octobre 1914. La Compagnie réclamait 3.400.000 francs à l'Etat, valeur du navire à la perte ; celui-ci lui accordait 1.367.487 francs, valeur estimée à la réquisition. Le tribunal du Havre assimile le contrat intervenu entre l'Etat et l'armateur à un bail forcé, qui laisse au preneur l'obligation de rendre la chose louée mais dont la propriété continue d'appartenir au bailleur. L'Etat en appela à la Cour de Rouen et soutint l'idée que toute réquisition offre un caractère définitif : dès qu'un navire est réquisitionné, il passe aux risques de l'Etat, l'armateur n'a plus aucun des droits du propriétaire sur sa chose. L'Etat peut, par des droits réservés, ne pas conserver définitivement le navire, le restituer ; la réquisition est affectée d'une condition résolutoire potestative qui n'empêche pas la transmission en propriété à l'Etat dès la réquisition ; mais c'est à ce jour qu'il faut apprécier la valeur. L'idée de bail forcé est antijuridique, le bail étant par essence un contrat consensuel.

Le Gouvernement s'appuie aussi sur l'avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917, lequel ne lie point l'autorité judiciaire, mais est d'un grand poids. La Compagnie des

« *Chargeurs réunis* » argumente d'un avis du même Conseil plus ancien (11 janvier 1916) qui déclare que « la réquisition temporaire d'un navire participe de la nature et des effets d'un contrat de louage » ce qui a été admis par les premiers juges. Les « *Chargeurs réunis* », soutenus par M. Ripart, professeur de Droit maritime à la Faculté de Paris, disent qu'il n'y a pas ici réquisition de propriété, car celle-ci, utile à l'égard des objets consomptibles, cesse de l'être quand l'Etat n'a besoin que de l'usage. L'Etat ne doit pas charger le budget par l'acquisition de choses dont l'usage lui suffit et doit réduire au minimum les charges des propriétaires et contribuables.

S'il y avait eu transfert de propriété, il aurait fallu mutation en douane, or elle n'a pas eu lieu, bien que la circulaire ministérielle du 11 novembre 1917 prescrive au « *service de l'approvisionnement de la flotte* » de la requérir dès qu'il a connaissance d'une réquisition en pleine propriété d'un navire de mer français. L'idée de réquisition en pleine propriété sous condition résolutoire ne paraît pas possible, car si juridiquement la réquisition est comparable à l'expropriation, elle ne peut pas, par sa nature, comporter de condition. L'avènement de la condition résolutoire ne modifie jamais le caractère de l'acte primitif, elle le fait disparaître rétroactivement, pourtant on ne peut soutenir, dans notre cas, que la réquisition a disparu par la perte du navire. Finalement, la Compagnie et M. Ripart prétendent que le transfert de propriété a lieu seulement le jour où le navire coulé n'a pu être rendu. Jusque là, la Compagnie a touché l'indemnité de privation de jouissance, désormais elle a droit à la valeur du navire fixée à cette date. Un arrêt plus récent du 26 avril 1920 de la cour de Rennes, dans une affaire à peu près analogue, l'a presque admis, nous en reparlerons.

Comment calculer la valeur intégrale du navire ?

Un arrêt de la Cour de Cassation, du 6 mars 1917, précise que « la valeur doit être calculée en tenant compte uniquement de la perte qui entraîne la dépossession, abstraction faite du gain qu'aurait pu procurer la

hausse des prix faussés par spéculation ou accaparement, soit par toutes autres circonstances imputables à l'état de guerre et notamment par l'exercice même du droit de réquisition ». La Compagnie, elle, déclare que la hausse des navires est due, tout à la fois, à la diminution de la valeur de l'argent, à l'élévation du prix des constructions, des réparations et de la main d'œuvre, à la raréfaction du tonnage par arrêt des constructions et torpillages, au plus grand besoin de navires par augmentation des importations, causes n'ayant rien à voir avec la spéculation. La réquisition ne raréfie pas les navires mais les emploie autrement, elle pèse comme une menace sur les non réquisitionnés pour les déprécier. Par ces motifs, la Compagnie des « *Chargeurs Réunis* » demandait la confirmation du jugement du tribunal du Havre. La Cour de Rouen l'infirmant, admit que la propriété des objets réquisitionnés est transférée à l'Etat du jour de la réquisition sauf convention contraire qui en l'espèce n'existait pas. L'Etat, pour soutenir cette thèse, s'appuya, comme nous l'avons dit, sur un avis du Conseil d'Etat du 6 novembre 1917 n'ayant que la valeur d'une consultation officieuse. L'arrêt admit que la réquisition des navires est une réquisition de propriété, sous condition résolutoire, lui permettant de les restituer à leur propriétaire. Juridiquement, nous rejetons cette solution de la Cour de Rouen, l'Etat n'avait pas en fait en réquisitionnant l'intention de garder les navires ; de plus, le transfert de propriété d'un navire est toujours constaté par la mutation en douane, formalité que l'Etat n'a jamais remplie pour les bâtiments réquisitionnés. L'armateur, dans cette position, aurait pu valablement faire en douane une déclaration de transfert de propriété au profit d'un tiers, à la seule condition que l'acquéreur fut français, ce qui prouve que la réquisition n'avait pas pour effet de transférer la propriété à l'Etat.

Cette solution de la cour de Rouen, décidant qu'un navire réquisitionné coulé sera payé au jour de la réquisition, non de la perte, aura souvent pour résultat que l'armateur ne recevra que le quart ou moins de la valeur de son navire et que les indemnités versées ne lui per-

mettront pas d'acquérir des navires semblables à ceux perdus ; juridiquement, c'est inadmissible ; économiquement, c'est une faute, aussi, la Compagnie des *Chargeurs*, dans l'intérêt de tout l'Armement, a-t-elle demandé à la Cour de Cassation la réformation de cet arrêt, on ne connaît pas encore sa décision.

Un autre arrêt de la Cour de Rennes, plus récent, accorde à l'armateur la somme qu'il réclamé et qui correspond à celle pour laquelle l'Etat avait fait assurer le navire. En l'espèce, il s'agissait du steamer « *Constance* » de la « *Compagnie auxiliaire de navigation* », torpillé le 23 août 1917. Le navire avait été agréé par l'assurance d'Etat contre les risques de guerre pour 3.800.000 francs. La Compagnie réclamait cette somme pour la perte, l'Etat ne voulait accorder que 750.000 francs. L'arrêt de Rennes constate que puisque l'Etat avait agréé l'assurance pour 3.800.000 francs, il doit ensuite accepter cette estimation qui est son œuvre. L'arrêt ajoute que : « Pour apprécier la valeur du navire au jour de la réquisition, il faut tenir compte des différents éléments qui produisent leur effet en dehors de toute spéculation et qui ont singulièrement haussé la valeur des navires : raréfaction des marchandises, augmentation du prix des matériaux de construction, élévation de la main-d'œuvre. Ces causes d'augmentation de la valeur des navires n'ont pas été occasionnelles et temporaires, mais depuis 1917, elles n'ont pas cessé d'exercer leur influence. » Cet arrêt nous semble empreint de bon sens, de loyauté et a de plus une base juridique.

Ainsi donc, dès avant la réquisition générale, aucun navire ne partait sans licence délivrée par le « *Sous-Secrétariat de la marine marchande* ». L'armateur ne pouvait que proposer les voyages, l'administration décidait en dernier ressort de l'itinéraire, fixait le chargement de retour et taxait le prix du fret pour les marchandises de première nécessité. Les armateurs durent accepter ces conditions, non sans en avoir vu les inconvénients. Après vingt-cinq mois de discussions, l'Administration leur proposa de régler les indemnités de privation de jouissance, d'après le barème établi en octobre 1914 par le Gouver-

vement britannique, mais inférieurs de 12.50 % à 20 % aux allocations anglaises ; presque tous les armateurs s'y sont soumis, ce qui a permis de passer des contrats d'affrètement fixant, sans l'intervention de la loi de 1877, l'indemnité de privation de jouissance, non celle de propriété.

---

### Paragraphe II

### *La réquisition générale*

Arrivons au régime auquel fut ensuite soumise notre flotte : celui de la réquisition dite ironiquement *amiable*.

Une campagne de presse britannique, soutenue par des parlementaires français demanda, en 1917, la réquisition de l'ensemble de la flotte française. M. Bouisson, député de Marseille, était du nombre ; le 29 janvier 1918, un décret lui donnait le titre de « *Commissaire aux Transports maritimes et à la Marine marchande* », aussi s'empressa-t-il de préparer la réquisition générale qui répondait à ses vues politiques. L'article 1[er] de la loi du 10 février 1918 (1) sur le ravitaillement national permit de réquisitionner, par décret, tous les navires marchands. Ce décret, rendu le 15 février 1918 (2), décida, qu'à partir du 15 mars, tous les bâtiments de mer français, affectés au transport des personnes et des marchandises, passeraient ainsi sous le contrôle gouvernemental. Il annonçait la publication d'une charte partie de réquisition et d'un contrat type de gérance des navires. Sur les bases de la première, aura lieu la réquisition amiable, si l'armateur les accepte ; au cas contraire, on appliquera la loi du 3 mai 1877. Cette réquisition amiable était en réalité forcée pour celui qui ne voulait pas subir le droit commun. La charte partie type et le contrat de gérance du 18 mai 1918 ne concernent que les vapeurs, on en annonçait d'autres pour les

---

(1) *Officiel*, 12 février 1918, p. 1515.
(2) *Officiel*, 16 février 1918, p. 1638.

voiliers. Tels qu'ils furent d'abord présentés aux armateurs, pourtant consultés, ils étaient inacceptables ; après quinze jours de lutte, ceux-ci obtinrent des améliorations importantes, non toutes celles qu'ils désiraient.

Voici les principales clauses de la charte partie : l'armateur paie les gages du personnel, les provisions de toute nature et assure le bon état de fonctionnement du navire ; l'État paie le combustible, les droits et taxes divers et le double risque de guerre et de mer. Les indemnités sont habituellement basées sur la valeur initiale non amortie du navire ; cette valeur est égale au prix d'achat du propriétaire actuel, sauf une importante réduction qu'on expliquera plus loin et majoré, s'il y a lieu, des frais de transformation et de refonte. La somme obtenue est diminuée, par an d'âge du bâtiment avant la guerre, d'un amortissement de 3 % pour chaque année de guerre, et de 5 à 30 % suivant la déclaration faite par l'armateur qu'il a déprécié le navire sur ses livres, dans une proportion comprise dans ces limites. On obtenait ainsi, après ces prélèvements, la valeur initiale « non amortie ». La valeur de base était donc le prix d'achat payé par le propriétaire ; cette règle souffrait d'une exception inique : quand le propriétaire actuel tenait son navire d'un vendeur français, le prix d'acquisition payé par ce vendeur servait de valeur initiale, non celui de revente. Si le vendeur l'avait également acquis d'un autre armateur français, on prenait le prix payé par ce dernier en remontant jusqu'au premier propriétaire français avant ou depuis la guerre. Sur cette valeur initiale non amortie, on calculait les deux indemnités principales : *a*) un intérêt de 6 % pour rémunérer le capital correspondant au navire et *b*) une contribution à l'amortissement, variable de 5 à 30 % suivant le taux que l'armateur aura déclaré avoir pratiqué dans sa comptabilité.

Il peut arriver que pendant la réquisition (par le jeu de l'amortissement) la valeur en écritures du navire tombe à 0, l'armateur touchera la première indemnité calculée sur une base fictive, la valeur « après amortissements » selon un barème annexé à la charte partie. — A ces deux indemnités, on ajoutait les suivantes calculées diffé-

rement : une prestation annuelle de 0,24 % de la valeur initiale du bâtiment (non sujette à amortissement), pour représenter l'intérêt du fonds de roulement nécessaire à son exploitation, une indemnité de frais généraux, fixée à 10 francs par an, sauf une exception, par tonneau de jauge et 12 francs par cheval-vapeur indiqué ; enfin le remboursement du prix des dépenses d'exploitation à la charge de l'armement selon des tarifs forfaitaires révisables chaque trimestre, sauf droit pour l'Etat de prendre à sa charge certaines dépenses moyennant préavis.

En résumé, le régime comporte deux contrats type : l'un tenant à la fois de la charte partie et de la réquisition, l'autre destiné à permettre à l'Etat de faire gérer la flotte réquisitionnée. En application du premier, l'Etat prend possession de la totalité de la flotte, l'armateur conserve les charges et dépenses pour lui contre une rémunération forfaitaire (réparations, salaires d'équipage, frais généraux, amortissements, etc...) ; par le second, l'Etat cède à l'armateur, propriétaire de sa flotte, et si celui-ci refuse, à tel autre armateur qui l'accepte, la gérance de navires réquisitionnés moyennant une rémunération, forfaitaire elle aussi. L'armateur n'a plus d'initiative ni d'autre bénéfice que celui que l'Etat juge suffisant et assuré par ces sortes de rémunérations ; ceci n'est pas dans un but d'ordre national et, en tous cas, comporte que l'Etat gardant les bénéfices doit assurer la reconstitution de la flotte !

M. Buisson avait promis au *Sénat*, le 15 mars 1918, le remplacement en nature par des navires neufs. C'était le vœu de l'armement, mais la promesse pouvait ne pas être tenue car la charte partie ajoutait : « qu'en cas d'impossibilité dûment reconnue, le réglement pourrait avoir lieu en argent », elle accordait pour cela au gouvernement un delai de trois ans après cessation des hostilités. L'armateur recevant un navire neuf contre un usagé, devra à l'Etat la contre valeur de tous les amortissements, toutefois il conservera une somme correspondante à la « valeur après amortissements », telle qu'elle a été fixée plus haut. Le contrat de gérance de navires réquisitionnés était obligatoire pour l'armateur. L'Etat pouvait de

plus le contraindre à exploiter des bâtiments qui ne lui appartenaient pas, « dans la limite raisonnable correspondant à ses moyens d'action », sa responsabilité était donc très lourde. Pour rémunération, outre une commission de 2 % sur le fret de remplissage qu'il procurait s'il y a lieu, le gérant recevait à titre de frais de gérance, 1 franc par tonneau de jauge brute par mois et une prime à la rotation du navire de 0 fr. 05 par unité de trafic (tonne ou mètre cube) et par jour de navigation sans compter les stationnements. Cette prime de rotation était également accordée à l'équipage ; frais de gérance et primes étant révisables chaque trimestre. Tel fut le dernier état de la réquisition maritime en France.

Le gouvernement a promis le remplacement en nature, pourra-t-il tenir sa promesse ? Les Compagnies n'ont-elles pas lieu de regretter la privation de leurs réserves, qui leur auraient sûrement permis de se reconstituer. Le régime antérieur à mars 1918 mettait l'armateur sous les ordres de l'Etat, mais il travaillait encore pour lui ; après il ne fut plus rémunéré que d'un certain salaire, l'Etat gardant le bénéfice.

Voici du côté des armateurs, comment fut envisagée la réquisition en France, ainsi que l'explique le rapport lu à l'assemblée des actionnaires de la « *Compagnie des Chargeurs Réunis* » du 25 novembre 1918.

La flotte française, y lit-on, a désormais navigué sous quatre régimes différents : licences de navigation, affrètement en time charter, réquisitions de la loi de 1877 et réquisition dite « générale » (1) qui impliquent le contrôle de l'Etat s'aggravant toujours. Trois décrets des 17 juillet, 29 juillet et 29 septembre ont renforcé le régime dit « des licences » resserré encore par un arrêté du 8 octobre et un décret du 22 décembre. A cette date, l'armateur gérait mais ne dirigeait plus ses navires. Tous les frets étaient taxés ; lorsque les taxations rendaient l'exploitation impossible, le navire était affrété en time charter de gré à gré ; de là, deux sortes d'exploitations : la

(1) Décret du 15 février 1918 et charte partie type du 15 mars 1918.

licence au voyage et la location au mois. Certains vapeurs étaient demeurés sous le régime de la loi de 1877 et utilisés par la marine à des transports ou opérations de guerre. L'Etat allait encore resserrer son contrôle au cours de la discussion d'un projet de loi établissant des sanctions à des décisions prises sur le rapport du « *Ministre du ravitaillement* ». Une disposition permit par décret au Gouvernement de procéder à la réquisition totale. Le projet devint la loi du 10 février 1918 et cinq jours après, l'armement placé en tutelle pour la durée des hostilités plus six mois, dut opter entre l'application pure et simple de la loi du 3 juillet 1877 ou signer deux contrats nouveaux formant un ensemble indivisible. La loi de 1877 fut difficile à appliquer : on discuta le taux et le mode de règlement des indemnités de privation de jouissance ; ce règlement ne pouvait servir que pour la réquisition partielle, car pour payer moins, l'Etat argumentait de ce qu'une partie de la flotte restait libre et rapportait gros. On n'avait jamais réglé la question de privation de propriété.

Le décret du 15 février 1918 mit l'armateur en présence de deux contrats types, l'un tenant à la fois de la charte partie d'affrètement et de l'ordre de réquisition proprement dit, l'autre ayant quelque analogie avec un contrat de consignation ou de représentation. En application de la première convention, l'Etat ayant pris possession du navire, s'engageait à verser à son propriétaire une série d'allocations qui, additionnées, formaient l'indemnité de privation de jouissance. En exécution du deuxième traité, l'affrété devenu l'agent de l'affréteur devait exécuter les ordres donnés. Les indemnités permettaient à l'armateur de supporter toutes les charges stipulées au contrat, et lui assuraient, avec un amortissement raisonnable, un intérêt de 6 % l'an, de la valeur non amortie de ses navires. L'Etat s'engageait à remplacer par un navire neuf de mêmes dimensions, toute unité perdue par risque de guerre ou de mer.

Il fallut opter ; les Compagnies choisirent en général la charte partie type et le contrat de gérance type, sinon l'incertitude antérieure en cas de perte reparaissait.

Le genre de navigation envisagé depuis la guerre sous-marine rendait impossible la couverture des navires contre les risques de guerre pour un supplément de valeur ; même si elle avait été possible, on avait à craindre de ne pas trouver de constructeurs, puisque l'Etat, devant remplacer les navires détruits, aurait retenu la production de tous les chantiers. Dans l'offre de l'Administration, les deux contrats, affrètement et gérance étaient liés, tout armateur qui n'acceptait pas de les signer tous deux se voyait par le fait même dépossédé de la gérance de ses navires qui passaient à une autre entreprise, or, aucune ligne régulière ne voulait voir son matériel aux mains d'un concurrent ; cela décida, avec l'obligation d'assurer le remplacement des navires perdus, la presque totalité des grandes sociétés maritimes à opter pour le nouveau régime.

L'armement français entier montra que ce système de réquisition générale conduirait à une diminution considérable du rendement, on ne l'écouta pas et l'on constata tout de suite la forte baisse prévue ; en effet, on se servit des navires pour les lignes autres que celles auxquelles ils étaient destinés, on entreprit des voyages au long cours avec des caboteurs et réciproquement ; ordres et contre-ordres se succédèrent, on écarta toujours les avis techniques des Compagnies. La réquisition qui devait empêcher la hausse des frets aboutit finalement à un résultat opposé et occasionna des conflits entre armateurs et personnel. Son mauvais fonctionnement amena une déréquisition plus rapide que les prévisions, car elle se terminait à la fin de 1919.

La législation de nos alliés britanniques, dont il est intéressant, à titre comparatif, de parler brièvement, était constituée d'abord par d'anciens textes généraux ; ceux-ci ne déterminaient pas les indemnités à établir par accord des intéressés où l'arbitrage des tribunaux. La réquisition ne fut pas aussi brusque qu'en France, les armateurs purent mieux s'organiser ; peu à peu, elle s'étendit à presque toute la flotte. Pour fixer les indemnités, le 22 septembre 1914, le « *Board of Trade* » créa six commissions techniques qui chacune s'occupa d'une sorte de

navire. Les règles d'évaluation différèrent pour chaque classe : pour les paquebots à passagers, l'indemnité augmentait jusqu'à une certaine limite en raison de la vitesse, elle était plus élevée pour les croiseurs auxiliaires que pour les transports et les navires hôpitaux, car on estimait les risques plus grands pour les premiers. Pour les cargos de lignes, l'indemnité moindre diminua après les deux premiers mois. Les moyens et les petits bâtiments reçurent une prestation supplémentaire appréciable ; enfin, l'Amirauté s'accorda directement avec les propriétaires de charbonniers.

Elle se chargea de tous les risques non couverts par les polices ordinaires, par conséquent du risque de guerre. Outre la location, elle indemnisa les armateurs des dépenses extraordinaires inséparables de l'affrétement immédiat par le Gouvernement, ainsi que des engagements antérieurs avec les tiers (si le navire est loué à la Couronne, l'Amirauté se charge de tous les risques et dépenses). Le 22 octobre 1914, lord Inchcape remit son rapport général. Un mois après la mise en marche des commissions, les tarifs de réquisition étaient fixés ; on les a appelés « *blue book's rates* » ou tarifs du livre bleu. C'est sur eux, diminués de 12.50 %, qu'ont été calculés plus tard les tarifs français. Ils restèrent tels jusqu'au 1er mars 1915 ; on les augmenta alors de 12.5 à 21 %. Les indemnités variaient suivant la portée en lourd, en raison inverse de son importance. Le barème fut rehaussé pour les tramps et les petits bâtiments ; le 1er mars 1918, les unités de plus de 7.000 tonnes reçurent 13 shillings, par tonneau de jauge brute au lieu de 11 en mars 1915 et 9 du tarif initial. Pour les trawlers et chalutiers, on ne s'entendit qu'en juillet 1916. Un régime spécial fut fait à la fin de la guerre aux navires des lignes régulières. Les compagnies, dites « *Etablies* », vrais agents du Gouvernement gèrent des navires de différentes provenance : les leurs, ceux de diverses compagnies à service régulier et, en cas de besoin, d'autres fournis par le Gouvernement. Les tarifs sont ceux du « *blue book* » auxquels s'ajoutent d'autres avantages : remboursement des frais de bureau, d'administration et toutes installa-

tions en Angleterre et à l'étranger, dépenses de chaque voyage en sus de celles que le *blue book* mettait à la charge de l'armateur. Ce supplément correspondait au charbon, complément de soldes, droits de port, frais d'embarquement et de débarquement des marchandises, supplément de frais d'assurances maritimes, etc... On prétend, ceci non prouvé, que l'État bonifiait de 2.50 à 5 % les recettes ; par contre, les compagnies les devaient en entier à l'État, y compris les subventions. Celui-ci paie le déficit et garde les subventions : les armateurs préfèrent ce système à la réquisition pure et simple, seule applicable aux tramps.

Pour comparer le système anglais avec le système français, il faut distinguer chez nous trois périodes :

Pendant la première, de la mobilisation au deuxième semestre de 1917, tâtonnements : les paquebots, cargos et chalutiers touchent les indemnités du « *blue book* » anglais diminués de 1/8 ; comme les dépenses augmentent fort, il en résulte une perte nette pour l'armement. Les Anglais touchaient la différence entre le taux de fret d'avant-guerre mis à leur charge par la charte partie et celui effectivement payé ; on attribue dès 1915 un supplément aux navires à petit parcours.

La deuxième période ne se différencie de la première que pour les armateurs de petits voiliers, remorqueurs et chalands pour lesquels elle ne dura que 8 à 9 mois.

Pendant les deux premières périodes, les shipowners anglais perçoivent la surcharge de guerre pour les dépenses ; la réquisition ne les frappe que progressivement, beaucoup encaissent des frets surélevés avant d'être réquisitionnés, ce qui ne s'est pas produit en France.

La troisième période commence à la publication par « l'*Officiel* » de la charte partie type de réquisition générale de la flotte française, datant à peu près du relèvement, en Grande-Bretagne, du taux des indemnités. On ne peut comparer celles du décret Bouisson avec les tarifs du « *blue book* » augmentés ou non et majorés de la surcharge de guerre, ni le régime des « *Compagnies établies* ».

La surcharge de guerre croît automatiquement au compte du Gouvernement anglais, tandis que les indemnités pour certaines dépenses payées par l'armement français sont révisables semestriellement ; de plus, on ne tient pas compte, en France, des augmentations inférieures à 10 %. Les compagnies établies recevaient une indemnité pour leurs immobilisations et frais généraux : nos armateurs n'avaient que 0.24 % de la valeur initiale. Parfois les Anglais se prétendirent moins avantagés que les nôtres, oubliant de parler du remboursement de la surcharge de guerre. L'armement français ne réclamait pas tant un prix de réquisition mieux proportionné que le remplacement rapide de ses pertes. L'ancien système prévoyait, chez nous, en cas de risque de guerre, une compensation que les prétentions de la Marine appuyées sur l'avis du Conseil d'Etat rendent inacceptable. Le nouveau système promet en cas de torpillage ou d'abordage un navire neuf .....sauf impossibilité absolue. L'armateur, s'il est indemnisé en nature, pourra être laissé dans l'incertitude pendant trois ans, après cessation des hostilités.

En cas de perte du navire réquisitionné par risque de guerre, le Gouvernement anglais allouait, à bref délai, à l'armateur la valeur fixée, à dire d'experts, au jour de la perte : l'armateur pouvait donc commander même pendant les hostilités, puisque la construction avait repris en Grande-Bretagne et que les prix y étaient restés raisonnables par la fermeture du marché aux étrangers : ils avaient même descendu, après une forte hausse au début. L'Etat anglais stabilisa le prix des tôles en prenant à sa charge le surfret de guerre des minerais à transformer en tôles ; il se chargea aussi, de façon détournée, d'une partie du prix de revient des navires « standart », car il resta inférieur de plusieurs livres sterling par tonneau de jauge à celui des autres bâtiments.

Nos armateurs, eux, ne purent remplacer leurs navires contrairement aux Anglais, qui, touchant de suite leur indemnité au prix du jour de la perte, passèrent immédiatement des commandes. On ne chercha pas chez eux la personne du vendeur originaire et on ne mit pas l'acheteur dans une situation défavorable s'il était natio-

nal ; enfin, on leur épargna les délais interminables imposés en France. Ce traitement plus simple leur permit de se reconstituer, alors que plus de deux ans après l'armistice, nous ne sommes pas même d'accord sur la manière de régler les indemnités pour pertes.

Quelques journaux anglais prétendirent que nos armateurs ne réparèrent pas leurs navires pour les laisser dans les ports et que la flotte française augmenta pendant la guerre : nous avons fait justice de cette accusation.

La réquisition troubla l'économie des entreprises de navigation, en raison de la disproportion entre les indemnités de réquisition et la valeur actuelle des navires ; par là, elle eut une influence néfaste sur la reconstitution. La réquisition générale fut plus équitable, l'Etat s'engageant au remplacement en nature des navires perdus par risque de guerre ou de mer, système qui ne pouvait prêter à suspicion.

Nous devrions affecter les navires livrés par les Allemands au remplacement de nos bâtiments perdus, ce qui éviterait de nombreux procès et ménagerait les finances publiques. Il serait juste aussi de payer de même les navires coulés sous les deux sortes de réquisition, car il n'y a aucune bonne raison pour leur faire un sort différent.

Nos compagnies de navigation ont, en général, nous devons l'avouer, fait de beaux bénéfices dûs à l'augmentation énorme des frets, et non, comme le prétendent les socialistes, à un régime trop favorable. Leurs réserves ne seront pourtant pas suffisantes, vu le prix actuel des navires, aussi font-elles appel à des augmentations de capital qui ne sont pas toujours l'indice d'extension d'influence, mais de besoins immédiats pour reconstituer leurs flottes.

S'il nous fallait porter un jugement sur le régime de la réquisition, nous dirions que l'intervention de l'Etat était non seulement légitime mais nécessaire, que d'ailleurs la réquisition fut adoptée par tous les belligérants, mais qu'elle ne donna pas toujours les résultats désirés. L'Etat voulait légitimement disposer du tonnage nécessaire à la Défense Nationale et au ravitaillement ; plus tard, devant l'augmentation des frets, il s'en servit comme d'une arme

pour la combattre, feignant de voir, dans la spéculation et le désir du gain exagéré chez les armateurs, la cause d'un tel accroissement.

L'Etat put, grâce à elle, réglementer les prix des transports, ce en quoi il fit fausse route, car la montée des frets fut plutôt provoquée par la réduction considérable du tonnage mondial, l'énormité des importations maritimes, la multiplication des besoins des armées. L'arrêt des exportations y contribua également : les armateurs firent payer aux importateurs le voyage dans les deux sens. Elle fut aussi causée par les augmentations considérables de frais généraux, par la hausse énorme des charbons, des matières grasses, de l'entretien et des salaires des équipages. L'encombrement des ports entraina des surestaries dont l'Etat ne pouvait espérer que les armateurs ne tiendraient pas compte. En réquisitionnant pour enrayer la hausse des frets, il contribua à accroître la vie chère car les agents mis à la tête de ces services, sans compétence technique, utilisèrent mal les navires, en expédiant ceux à grande capacité sur les lignes où le fret manquait, les petits où il abondait et en leur imposant souvent des itinéraires fantastiques. Les avertissements n'avaient pourtant pas manqué de la part des Compagnies de navigation, l'Etat aurait dû ne réquisitionner que le tonnage strictement utile au transport des troupes ou matériel d'armement, au ravitaillement de l'armée et pour le surplus imposer un ordre de priorité pour l'arrivage des denrées de première nécessité destinées au ravitaillement civil.

A partir de mars 1918, le mal s'aggrava par la disparition complète du tonnage libre : ce fut de la part du « *Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande* » une tentative d'étatisation, il créa une flotte gouvernementale comprenant encore à présent plus de 800.000 tonnes de jauge brute, maintenue malgré les protestations réitérées des armateurs, des Chambres de Commerce et de tous les hommes compétents. Si la flotte d'Etat proprement dite ne comprend que 134 navires de toutes tailles (1), d'une

(1) Voir l'Etat armateur, *Journal de la Marine marchande* des 8, 15, 22 avril et 13 mai 1920.

portée en lourd de 58.820 tonnes, beaucoup d'autres navires sont affrétés, en time charter, par les « *Transports maritimes* », rattachés au « *Sous-secrétariat de la Marine marchande* », les « *Ministères de la Marine* », de la « *Guerre* », le « *bureau national des charbons* », le « *Ministère du Ravitaillement* », les « *chemins de fer de l'Etat* », la « *Direction des essences et combustibles liquides* ». En avril 1920, le « *Ministère de la Marine* » affrétait une vingtaine de navires jaugeant brut 41.140 tonneaux et une quinzaine, déclarés de bonne prise, de 36.330 tonnes, 5 navires angariés (9.414 tonnes), 2 affrétés par le « *Ministre de la Guerre* » (2.610 tonneaux), soit environ 100.000 tonneaux exploités par nos deux Ministères de la Défense nationale. 200.396 tonnes étrangères étaient affrétés, en time charter, par le « *Bureau national des charbons* » ; les « *Transports maritimes* », (à ne pas confondre avec la Compagnie de navigation du même nom) ont en charge près de 1 million de tonnes brutes sur lesquelles 14.513 de prises, 75.505 de navires autrichiens, 442.391 de navires allemands, 58.220 louées à diverses nations, 137.789 tonnes brésiliennes. Le « *Sous-secrétariat du Ravitaillement* » disposait d'environ 500.000 tonnes du « *Transit Maritime* », de beaucoup d'autres appartenant à des armateurs et de 110.200 tonnes achetées à la « *Hudson Bay* », qu'il fit armer par le « *Sous-secrétariat de la Marine marchande* », et 670.600 tonnes affrétées, en time charter, à cette même société. La « *flotte des essences et combustibles liquides* » comprend environ 60.000 tonnes, dont 1/4 sous pavillon français.

On voit de quel important tonnage dispose encore la flotte d'Etat. Ces navires, quoique ne lui appartenant pas, n'en sont pas moins sous sa coupe, on peut le déplorer quand on constate leur mauvaise utilisation : voyages inutiles, arrêts interminables dans les ports, entretien défectueux, réparations fréquentes et sans fin, mauvais esprit surtout des équipages. On annonce heureusement sa disparition prochaine, car le *Ministre des Finances* a demandé, au Conseil des Ministres, en novembre 1920, sa mise en liquidation.

## CHAPITRE III

### L'action de l'Etat concernant l'organisation et le fonctionnement des ports pendant la guerre

L'Etat devait aussi s'intéresser à assurer la réception et le déchargement rapide des marchandises, à fournir un tour de préférence selon leur importance.

Avant la guerre, les ports étaient mis librement à la disposition du commerce, à charge d'acquitter des taxes au profit des concessionnaires de l'outillage ; cette liberté ne pouvait continuer pendant les hostilités : on dût prendre des mesures selon les circonstances (1). L'envahissement de nos houillères fit sentir la nécessité d'attirer les importations de combustibles ; en novembre 1914, le Ministre enjoignit aux Ingénieurs en chef de comparer la capacité actuelle des ports à celle du temps normal, de rechercher les causes de réduction et leurs remèdes. Le Ministre renseigna les importateurs pour éviter les retards de livraison, l'engorgement des ports et les surestaries. Fin novembre 1914, le service fonctionna. La raréfaction de la main d'œuvre amena une hausse inquiétante sur les manutentions de charbon. Les demandes de sursis des manutentionnaires reçurent satisfaction à la condition d'effectuer le déchargement à un tarif déterminé et d'assurer un minimum quotidien. Les arrivages ne dépassaient pas 35.000 tonnes, alors que 80.000 étaient nécessaires. Le « *Ministre des Travaux*

(1) *Génie civil* 24 novembre 1918 : Pawlovski (situation d'ensemble et conclusions générales sur les ports français pendant la guerre).

*Publics* » n'avait pas les éléments pour ces opérations au dehors, M. Claveille, directeur des *chemins de fer de l'Etat* accepta de passer les marchés ; si le stock organisé n'était pas consommé, les chemins de fer l'utiliseraient ; ainsi fut créé fin 1914, le compte spécial (C. S.) qui rendit d'immenses services. Nos ports purent recevoir les suppléments imposés, sauf Rouen, où on installa des postes, en Seine, analogues à ceux de Rotterdam ; les transbordements s'y firent par chalands et péniches. Des primes, pour décider les entrepreneurs à se servir de ces postes en rivière, furent créées. Une convention du 24 janvier 1915 entre l'Etat, la Chambre de Commerce et les entrepreneurs eut d'heureux résultats ; plus tard, les primes furent abaissées lorsqu'on leur donna des prisonniers de guerre ; on leur accorda aussi une majoration pour les déchargements continus de jour et de nuit. Le 16 mai 1916, la convention remaniée majora les prix maxima de déchargement mais réduisit le taux des primes. Un nouvel arrangement du 12 janvier 1917 augmenta les taxes, à la suite du relèvement des salaires et abolit la prime de déchargement ; par contre, on en créa une de vitesse ; pour accroître la mise à quai, un arrêté préfectoral du 3 mars 1915 affecta aux gros importateurs certains emplacements à la condition d'assurer un tonnage minimun de 12.000 tonnes par place à quai ; on arrive ainsi à décharger annuellement 1.700 tonnes par mètre courant.

Mesures concernant l'exploitation militaire des ports. — On appliqua aux ports l'art. 56 de la loi de 1877 sur les réquisitions. Des arrêtés interministériels des 30 janvier et 22 avril 1915 créèrent les *Commissions militaires des ports maritimes* dont les agents d'exécution étaient dénommés « *commissaires des ports* ». La *Commission centrale* comprenait 2 commissaires militaires, 1 commissaire technique, 1 administratif et des adjoints ; les *Commissions de ports* comportaient : 1 président, 3 ou 4 membres militaires et leurs adjoints et 3 membres techniques qui constituèrent une délégation exécutive ; un autre arrêté du 22 juillet 1916 leur adjoignit un officier

de marine. Elles résolvaient les questions relatives à l'utilisation des ports pour les divers services militaires, les opérations commerciales relevant des « *Travaux Publics* ». Leur bon fonctionnement facilita les rapports entre les autorités locales et les bases britanniques. Le 12 octobre 1916, elles prirent des dispositions nouvelles pour la réception des céréales, fixèrent les parts des divers ports et réservèrent dans certains cas des places à quai. Le 20 novembre 1916, la réception du sucre pour le ravitaillement civil fut assigné au Havre, Nantes, Bordeaux, Marseille. Le 10 décembre 1916, elles réglementèrent les opérations d'arrivée et de débarquement des métaux lourds et prirent des mesures pour activer le déchargement des houilles et leur stockage, répartir la main-d'œuvre, etc...

Afin de concentrer les responsabilités et de réaliser l'unité d'action, un arrêté interministériel du 31 décembre 1916 réunit, aux mains d'un chef de l'exploitation militaire des ports, les services militaires et l'exploitation commerciale, ce qui supprima la *Commission centrale et les Commissions de ports*. Un arrêté du 16 janvier 1917 donna autorité aux chefs d'exploitation sur le personnel civil et militaire. Ces derniers prirent les mesures de détail, veillèrent à la répartition des places à quai, à l'emploi de la main-d'œuvre, à l'utilisation de l'outillage et du matériel de transport par voie de fer ou d'eau décidèrent par quels moyens se feraient les expéditions de marchandises vers l'intérieur. Ils s'occupèrent aussi de l'affectation des wagons vides mis à la disposition du port, sur les quais et gares locales. Une instruction du « *Sous-Secrétariat d'Etat aux Transports* » du 26 mai 1917 ordonna d'activer la libération des navires, les mesures prescrites n'ayant pas donné leur plein rendement. Selon M. Claveille, le premier progrès devait consister à mieux répartir les navires entre les entreprises de déchargement : désormais les diverses firmes figureront sur une liste mentionnant le nombre des panneaux que chacune pourra décharger simultanément. Elles accepteront les déchargements qu'elles croiront pouvoir effectuer ; s'il y a un supplément de navires,

il sera réparti entre les autres entrepreneurs n'ayant pas leur plein rendement. Le choix de ces entreprises de remplacement sera laissé à la liberté du transitaire des marchandises : à défaut d'accord, dans les deux heures d'arrivée du bâtiment, le déchargeur sera désigné d'office par le chef d'exploitation du port, d'après un tour établi dans les bureaux. Le déchargeur se mettra immédiatement au travail et déposera à quai, si le matériel fait défaut.

Les prix de base seront les moyennes constatées sur le port ; la liste des prix sera déterminée par le consortium des entreprises agréées et mentionnera pour chaque nature de déchargement la rémunération du travail de jour, de nuit et du dimanche. Cette réglementation ne visait pas les mises à quai effectuées par les lignes régulières.

Un décret du 15 avril 1917 permit au chef d'exploitation de modifier les taxes perçues, si elles ne sont plus en rapport avec le prix de la main-d'œuvre et des matières premières.

Les bâtiments de guerre alliés ou destinés au ravitaillement de leurs armées étaient d'abord exonérés de droits ; les Chambres de Commerce virent de ce fait leurs recettes décroître et leurs charges augmenter, aussi le Gouvernement intervint auprès de nos alliés pour les faire rétablir partiellement.

Ces mesures produisirent de bons résultats : le tonnage des marchandises manutentionnées dans nos 40 principaux établissements maritimes passa de 42.296.665 tonnes en 1913 à 56.673.098 en 1916.

L'Exploitation. — Dans les ports, le nombre des dockers fut réduit de moitié, ce qui obligea les pouvoirs publics à renforcer et perfectionner l'outillage. En octobre 1917, nos ports (ceux du Nord exceptés) comptaient 366 postes de moins de 6 mètres de tirant d'eau, 479 de plus de 6 mètres.

La main-d'œuvre fut complétée par des prisonniers de guerre qui, fin 1917, dépassaient 20.000. Les débardeurs africains durent être renvoyés ; les Espagnols rendirent

de bons services à Bordeaux, Bayonne et Cette. Les Belges furent employés à Rouen et au Havre, où un bureau fonctionna pour leur recrutement et leur surveillance ; l'« *Office national de la navigation* » paya leurs frais de voyage. Les Chinois s'y occupèrent avec succès, enfin quelques mises en sursis furent accordées.

Postes de déchargement. — A la mobilisation, nos 40 principaux ports comptaient 888 postes, dont 94 affectés aux services militaires. La moitié seulement recevait des navires de 6 mètres ; il fallait les accroître : le 1er septembre 1917, 120 nouveaux postes fonctionnaient, 35 s'établissaient. Pour l'outillage, nous commandions tout de suite du matériel à l'étranger : 3 ans après, 400 engins se montaient, 300 étaient exploités. Nos ports disposaient alors de 1.240 grues ; en 40 mois, leur nombre s'accrut de 50 %, ainsi que leur puissance, par l'emploi de bennes automatiques, d'élévateurs à grains, etc...

Au début de 1917, l'outillage de nos principaux établissements comptait à Dieppe 53 appareils ; au Havre 187 ; Rouen 229 ; Saint-Nazaire 67 ; Nantes 96 ; la Rochelle 54 ; Bordeaux 135 ; Marseille 217 ; 320 kilomètres de voies ferrées avaient été posés.

Leur capacité de réception s'était toujours montrée supérieure à celle d'évacuation ; pour y remédier, on recourut à la voie d'eau et créa des stockages. Le résultat final fut que nos importations passèrent de 31.884.516 tonnes en 1913 à 40.155.884 en 1915 et 51.502.755 en 1916, en augmentation de 61 %, tandis qu'en 1914 elles avaient fléchi de 4.660.997 tonnes. Les arrivages varièrent beaucoup selon les trimestres et les ports. Dans l'ensemble, Fécamp, Le Tréport et Pauillac augmentèrent leur trafic de 300 % ; Rochefort, la Pallice et Dieppe de 130 % ; Le Havre, Granville, Cherbourg de 100 % ; Rouen de 85 % ; Saint-Nazaire 75 % ; Nantes 70 % ; Bordeaux 40 % ; Marseille, Caen, Bayonne, La Rochelle de 15 % seulement. Toulon, Morlaix et Nice seuls reculèrent. Le charbon augmenta partout. Les exportations déclinèrent rapidement de 40 % au Tréport ; 85 à Dieppe ; 115 au Havre ; 75 à Rouen ; 85 à Caen ;

70 à Nantes ; 60 à Saint-Nazaire ; 15 à Bordeaux ; 35 à Cette ; 50 à Marseille.

Sous la pression des nécessités, nos ports avaient réalisé des progrès qui jadis auraient demandé de longues années de travaux dans les commissions pour réunir les autorisations et obtenir des crédits distribués ensuite comme au compte-gouttes.

# DEUXIÈME PARTIE

## LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

## APRÈS LA GUERRE

Notre flotte commerciale en 1914 comptait 2.500.000 tonnes environ, sur lesquelles les opérations militaires nous coutèrent 930.000 tonnes, plus 207.000 coulées par accidents de mer. Nous avons, par contre, récupéré de diverses façons environ 500.000 tonnes; autant de navires ennemis nous furent confiés en gérance, que nous conserverons après rachat d'une faible partie aux Anglais, suivant les derniers accords de Londres. Nous avons retrouvé, au milieu de 1920, notre tonnage d'avant-guerre; il sera dépassé quand nous posséderons les 227.000 tonnes pour lesquelles nous négocions avec le Brésil, 80.000 tonnes de voiliers allemands promis, 330.000 tonnes neuves encore à livrer par nos Alliés d'Outre-Manche, en vertu d'accords conclus durant la guerre par M. Clémentel; 100.000 tonnes environ ont été lancées dans nos chantiers en 1920. Nous disposerons alors de 3.170.000 tonnes, chiffre encore insuffisant, car nous devrons reconstituer nos stocks épuisés, remonter nos industries privées de

matières premières et de combustible, relever nos régions dévastées, exporter beaucoup pour arrêter la baisse de notre change et remettre de l'ordre dans nos finances.

Notre commerce extérieur s'améliore sensiblement : en 1920, nos exportations ont atteint 22.434.757.000 francs contre 11.879.660.000 francs en 1919 ; nos importations, 35.404.951.000 francs contre 35.799.267.000 ; l'écart, encore trop sensible entre elles, diminue chaque mois. Nous devrons néanmoins importer beaucoup plus qu'avant-guerre jusqu'à ce que notre industrie puisse exporter sans recevoir de l'étranger la matière première. Seule, une marine marchande nationale pourra nous libérer de la redevance énorme payée à l'armement étranger, favoriser le développement de nos colonies dont nous ne tirons qu'un parti médiocre, parce qu'elles n'ont pas de flotte ; leur commerce se fait sous pavillon rival et souvent au profit d'autres nations.

Le déficit européen actuel, dû à la guerre et à la disparition économique de la Russie, nous obligera à les exploiter plus sérieusement à l'aide d'une marine et de ports convenablement outillés, tel que celui qui se construit à Casablanca.

La création d'une flotte coloniale est à l'ordre du jour ; si nous voulons d'ailleurs porter la nôtre à 5 millions de tonnes, il nous faudra recourir pour l'armer aux populations indigènes, au moins pour les caboteurs coloniaux.

Recherchons dans une section première, les moyens de développer notre outillage maritime ; dans une deuxième, les mesures destinées à favoriser en France les transports par mer.

## SECTION PREMIERE

**Développement et réorganisation de l'outillage des transports maritimes en France. La flotte française en face des flottes étrangères.**

La guerre a-t-elle diminué le tonnage commercial du monde ? Les statistiques ne sont pas d'accord sur ce point : Le « *Lloyd register's book* » attribuait aux marines du globe une jauge totale de 49.089.552 tonneaux au 1er juillet 1914, et 50.919.273 en 1920.

M. Pierre Dupuy, un de nos « *commissaires à la marine marchande* » fixait les chiffres à 48 millions de tonnes en 1914 et 39 millions seulement en 1919. Le *Lloyd* est plus près de la vérité : M. Dupuy, paraîtrait oublier les constructions et soustraire simplement du tonnage de 1914 les pertes de guerre. En ce qui concerne notre pays, le « *Comité des Armateurs de France* » n'était pas non plus en harmonie complète avec le « *Lloyd* », lequel nous accordait en juillet 1919 : 2.233.631 tonneaux contre 2.319.438 en 1914, or la France n'a pu pendant les hostilités réparer ainsi ses pertes. Le « *Lloyd* » avançait d'un an et comptait les navires en chantiers, car selon lui, au 1er juillet 1919, le tonnage brut mondial était déjà de 5.5 ‰ plus élevé qu'en 1914, l'augmentation atteignant 19 % pour les pays autres que l'Angleterre. Les États-Unis s'accroissaient de plus de 382 ‰, leur part globale passait de 4.46 % à 24 9, tandis que celle de l'Angleterre descendait de 41.6 %. à 34.1 %

D'après la « *Direction des Douanes* », qui indique le tonnage net de notre flotte et non brut comme les précédentes, notre long cours diminua de 194.304 tonnes de vapeurs et 136.556 de voiliers, soit le tiers environ. De toute justice, nos Alliés auraient dû nous livrer une partie du tonnage saisi, puisque nos chantiers n'avaient pu construire, ou, s'ils conservaient leurs prises, la répartition du tonnage devait nous fournir une part plus forte.

Nous aurions récupéré notre déficit si on nous avait livré 55 % des dommages de guerre suivant le Traité de paix, malheureusement nos amis exigèrent, pour le tonnage saisi, un partage d'après les pertes subies et refusèrent de nous les accorder.

Puisque nous ne pouvons compter sur un pourcentage meilleur, il nous faut des bâtiments nouveaux. Or voici quelle était notre construction au 1er juillet 1920 comparativement à celle des grands pays producteurs (d'après le « *Lloyd register* ») :

| | NOMBRE | TONNAGE |
|---|---|---|
| Colonies britanniques | 115 | 268.799 |
| Danemark | 62 | 118.439 |
| Espagne | 33 | 101.432 |
| Etats-Unis | 414 | 2.105.956 |
| France | 95 | 265.302 |
| Hollande | 153 | 398.915 |
| Italie | 166 | 353.914 |
| Japon | 56 | 254.260 |
| Norvège | 64 | 87.579 |
| Royaume-Uni | 941 | 3.578.153 |
| Suède | 73 | 125.884 |

Le total général donne 2.195 navires et 7.720.904 tonneaux contre 2.138 et 7.861.363 six mois auparavant. Au 1er janvier 1921, il n'atteignait plus que 7.179.778 tonnes pour 1.980 navires, la part de la France se montant à 104 navires et 397.969 tonnes. Notre pays est considérablement distancé par la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, aussi par la Hollande, l'Italie et le Japon. En janvier 1921, toutefois nous dépassons ces deux derniers pays et reprenons la quatrième place. Il est curieux à cette même date de constater le recul énorme des Etats-Unis avec 1.310.312 tonnes comparativement à la Grande-Bretagne (3.708.916). Regrettons que cette dernière statistique ne nous donne pas le tonnage en construction dans les chantiers allemands, qui serait intéressant à connaître. Quoi qu'il en soit, nos chantiers éprouvent de sérieuses difficultés, par suite de la rareté des matières premières et de la cherté de la main-d'œuvre. Réquisitionnés pour confectionner du matériel militaire pour

nous et nos Alliés, ils ne construisirent, durant les cinq années de guerre, que 142.683 tonnes ; on peut ainsi estimer à plus de 500.000 tonnes le manque à gagner ; nos Alliés auraient dû en tenir compte ; au lieu de cela, ils voulurent nous obliger à rendre à la masse partageable 240.000 tonnes dont nous avions la gérance ; devant nos protestations, à la Conférence de Londres, en mars 1920, ils consentirent à nous les laisser moyennant paiement ; finalement, nous n'aurons à payer que 40.000 tonnes et peut-être seulement 15.000.

Actuellement, nos chantiers peuvent-ils nous fournir assez rapidement un minimum de cinq millions et demi de tonnes ? Travaillant à plein, ils arriveront avec difficulté à une production annuelle dépassant 400.000 tonnes car pendant leur meilleure année en 1902, ils en mirent à flot 192.000 et en 1913 : 176.000. Malgré l'installation de quelques nouveaux chantiers, le perfectionnement des anciens, ils ne pourront atteindre le chiffre cité plus haut, car la main-d'œuvre spécialisée et les matières premières feraient défaut. Notre industrie métallurgique ne reviendra pas de sitôt à sa production d'avant-guerre, laquelle atteignait, en 1913, avec la Lorraine désannexée, 6.972.866 tonnes d'acier dont 4.686.866 pour l'ancienne France ; en 1919, elle ne fut que de 2.186.260 tonnes. Le riche bassin de Thionville n'a pu en produire, cette même année, que 862.419 contre 2.286.000 en 1913 : là, comme partout, le combustible a manqué ; or, nos principales houillères du Pas-de-Calais, comme Lens et Courrières, ne seront pas remises complètement en état avant une dizaine d'années.

Naguère, notre déficit charbonnier était facilement comblé par l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne, aujourd'hui la première voit son extraction en forte diminution par application de la journée de sept heures ; la Belgique n'expédie encore presque rien, bien qu'elle soit revenue assez vite à sa production de 1913, l'Allemagne tient médiocrement ses promesses. Le charbon de la Sarre, presque impropre au coke métallurgique, suffit d'ailleurs à peine aux besoins de ce territoire et de l'Alsace-Lorraine ; depuis les accords de Spa, l'Allemagne

nous livrant plus de houille, nous avons pu remettre à feu un nombre de hauts-fourneaux suffisant pour les besoins actuels, réduits par l'excessive cherté des prix ; il est néanmoins certain que la sous production métallurgique, se répercutant sur notre construction maritime, il serait vain d'espérer lancer 5 à 600.000 tonnes annuellement.

Il ne faut pas non plus compter sur la construction dans les arsenaux, car elle retirera aux chantiers privés les matériaux, le combustible et la main-d'œuvre. Deux de ceux-ci, paraît-il, Lorient et Rochefort seront cédés à des Compagnies particulières ; même s'il en est ainsi, nous ne croyons pas à un bon rendement, le mieux serait de fermer les uns et d'utiliser les autres pour la marine de guerre. L'Etat ne devrait pas s'occuper directement de la construction mais payer les navires commandés par les armateurs selon leurs plans, en compensation de ceux qui furent coulés durant la réquisition, pour ne pas leur imposer des navires répondant mal à leur destination. Les armateurs, guidés par l'intérêt personnel, commanderont le maxinum utile si le prix de revient leur permet de soutenir la concurrence étrangère.

La construction aux Etats-Unis, Angleterre, Japon, et pays neutres fut si intense que, dès 1919, le tonnage d'avant guerre se vit dépassé. La marine britannique diminua pendant les hostilités de 9.055.668 tonneaux ; le rapport officiel de « l'Amirauté » fixe le tonnage anglais coulé par l'ennemi à 7.759.000 tonnes (dont 6.635.059 tonnes par sous-marins) se répartissant en 2.479 navires ; 1.885 autres, représentant 8.007.867 tonnes purent être réparés. Les constructions navales y atteignirent 4.354.220 tonnes, les achats au dehors 530.000, les captures 716.520 tonnes soit un deficit de 3.454.028 tonneaux, que les constructions neuves réduisaient (d'après le « Lloyd ») au 1er juillet 1919 à 2.427.174 tonnes et à 781.000 tonnes en juillet 1920. Aujourd'hui il a certainement disparu.

La marine américaine connut pendant la guerre un accroissement prodigieux ; sa flotte, naviguant généralement loin de la zône dangereuse, ne perdit que 354.419 ton-

nes du fait de l'ennemi. Elle comptait, d'après le « Lloyd », au 1er juillet 1914 : 3.174 navires d'un tonnage total de 5.368.194 tonnes, dont 2.490 navires océaniques, jaugeant 2.970.254 tonnes. A la même date de 1919, elle comprenait 4.929 navires d'une capacité de 13.091.773 tonneaux, dont 4.370 navires océaniques de 10.782.170 tonneaux et 506 navires de lacs représentant 2.257.786 tonneaux ; l'accroissement porte entier, on le voit, sur la flotte maritime. Aujourd'hui, leurs chantiers réduisent énormément leur production qui n'est plus que de 1/3 de 1918 ; ne trouvant pas les équipages nécessaires, ils essaient d'écouler en partie leurs produits à l'étranger pour ne pas fermer. Ils n'ont pas chance de détrôner les chantiers anglais, où matériaux et salaires sont moins élevés ; le manque de tradition maritime fait que leur travail n'est pas toujours de bonne qualité, nous en avons fait la triste expérience. Le tonnage en construction y figurait pour 4.185.523 tonnes brutes et 1.155 navires au premier trimestre de 1919 ; en décembre il descendait à 647 navires et 2.966.515 tonnes, à 2.105.956 tonnes au 1er juillet 1920. Les chantiers anglais occupent à nouveau la première place.

La marine italienne fut réduite de moitié, tant la guerre sous-marine, favorisée par les îles dalmates, fut intense sur ses côtes. Sa flotte comptait d'après le « Lloyd » au 1er juillet 1914 : 1.160 vapeurs dépassant 100 tonnes, jaugeant 1.668.296 tonneaux ; au 1er juillet 1919, nous lui trouvons 858 navires et 1.370.697 tonneaux ; ses chantiers plus heureux que les nôtres travaillèrent depuis 1917 ; accrus des austro-hongrois, ils ont une production actuelle très supérieure à celle d'avant guerre.

L'accord de Spa lui ayant attribué la presque totalité du tonnage autrichien, sa flotte dépasse aujourd'hui celle de 1914, qui ne comptait au 30 juin que 1.115 navires au-dessus de 100 tonnes et 2.242.393 tonneaux.

La flotte japonaise, de 1904 à 1913, avait passé de 798.204 tonnes brutes à 1.528.300 ; en 1909, elle occupait le 11e rang parmi les marines ; en 1914 le 7e, en 1919 le 3e pour les vapeurs (1), alors au nombre de 2.670 jau-

(1) « Economiste européen » (4 octobre 1918).

geant 2.358.000 tonneaux et 870.000 tonnes de voiliers, sans les jonques.

Les constructeurs nippons, favorisés par une main-d'œuvre bon marché, ont construit pendant la guerre pour l'Europe, la France, notamment, leur doit plusieurs unités importantes. Leurs progrès, moins intenses que ceux des Etats-Unis, seront sans doute plus durables, quoique plusieurs chantiers aient dû déjà fermer leurs portes ou travailler dans de mauvaires conditions.

De tout ce qui précède, il résulte que la concurrence entre constructeurs agit âprement dès maintenant : si nos chantiers font des prix trop supérieurs, ils n'auront pas les commandes ; au contraire, si par des mesures appropriées, l'Etat leur permet de travailler aux mêmes conditions que l'étranger, on s'adressera à eux, d'autant plus qu'avec le change actuel, le prix de revient des contrats passés en Angleterre, aux Etats-Unis ou chez les neutres, nous obligera à des tarifs de transport supérieurs à ceux de nos rivaux, ce qui est pratiquement impossible.

A lancer 4 millions de tonnes, nos chantiers mettront près de 10 ans, faut-il tant patienter ou construire au dehors ? Devant ce dilemne, on a préconisé la création d'une caisse interalliée fournissant des avances aux pays où le change est défavorable. Les Etats-Unis, les plus intéressés à cette question, ne nous ont pas caché que nous n'avions rien à attendre d'eux avant l'assainissement de notre situation financière. Pour remonter nos industries, reconstituer nos stocks. nous devrons, après avoir acheté au dehors, travailler à force pour beaucoup exporter ; or nous avons de grands besoins qu'il nous est difficile de restreindre, d'où la nécessité pour nous d'avoir une marine suffisante. Puisque nous ne pouvons la construire assez rapidement, achetons-la au dehors. Cette solution, qui nous évitera de payer longtemps un fret très onéreux, nous semble préférable, d'ailleurs, les prix sont en forte baisse chez nos alliés, ce qui rachetera en partie la faiblesse de notre monnaie ; faisons le toutefois avec discernement, obtenons des délais de paiement pendant lesquels notre franc s'améliorera. Le « *Ministre des*

*Finances* », le 30 mars 1920, déclarait à la *Chambre* son espoir en l'équilibre de notre commerce extérieur pour fin 1921. Déjà, nous voyons dès le début de cette année nos exportations dépasser les importations. La construction intense dans certains pays a aussi amené une surproduction qui a entraîné facilités de paiement et baisse des prix.

Tenons compte aussi de la situation de notre change et du prix de revient de la tonne, actuellement moins élevé en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis. En France, la baisse sera plus lente, nous avons à craindre la sous-production, pourtant ne recourons à l'étranger que subsidiairement. La construction dans notre pays est en réalité, par suite du change, en moins mauvaise posture qu'elle ne le paraît, à condition que l'État intervienne pour faire livrer à nos chantiers les matériaux à des prix égaux à ceux pratiqués ailleurs. N'est-ce pas revenir aux anciennes primes à la construction de la loi de 1881 ? Ce qu'on cherchait alors, c'était donner une compensation aux armateurs pour régler la différence entre les prix de l'intérieur et ceux du dehors. On en a trop médit, elles auraient, dit-on, coûté en pure perte au Trésor de nombreux millions, or les diverses lois de protection ont provoqué la mise à l'eau : celle de 1881, de 473.964 tonneaux, en majorité des vapeurs ; celle de 1893, de 887.992 tonneaux, dont 500.000 de voiliers, parce que maladroitement on les favorisa, les croyant plus utiles et plus économiques ; celle de 1902, de 360.000 tonneaux ; enfin celle de 1906, jusqu'au 31 décembre 1913, de 782.755 tonneaux, dont 422.048 de vapeurs. Rien que pour cette dernière période, l'État avait versé 122.322.518 fr. de subventions diverses.

En France, sans remonter au-delà de la Révolution, depuis la loi de 1793, contenant l' « *Acte de navigation* », jusqu'en 1866, la protection se fait par des mesures douanières ; puis le libre échange triomphe, on conserve toutefois le monopole de pavillon pour le cabotage national. En 1881 : reparaît la protection du pavillon français, sous forme de subventions et de primes.

L'Ancien Régime avait été protectionniste, par réaction

on tenta en 1791 un essai de liberté complète ; les résultats en furent si mauvais que, par la loi du 21 septembre 1793, on revint à un régime analogue à l' « *Acte de navigation* » anglais. On déclara qu'un bâtiment, pour être français, devait avoir été construit en France ou dans une colonie, déclaré de bonne prise ou confisqué, et que tous ses officiers et les trois-quarts de son équipage soient nationaux. Les importations étaient limitées à notre pavillon et à celui du bâtiment du pays dont il apportait les produits. Ces mesures ne nous profitèrent guère, par suite du blocus de nos côtes sous la Révolution et l'Empire. La loi du 18 avril 1816 n'exclut plus les pavillons tiers, mais grève d'un droit supplémentaire les marchandises importées en France par navire étranger, lequel doit aussi acquitter le « droit d'abord ou de quai », moins lourd pour les français, qui peuvent même en être exemptés ; cette loi nous réservait aussi les transports entre la France et ses colonies.

Cette protection amena des représailles ; pour y remédier, des accords furent conclus en 1822 avec les Etats-Unis, en 1826 avec la Grande-Bretagne, en 1840 avec les Pays-Bas, en 1842 avec le Danemark.

Une convention franco-anglaise de 1860 permit la francisation des navires construits dans ce pays contre paiement d'un droit de douane. La loi du 19 mai 1866 créa le libre échange absolu : notre pavillon, dans nos ports, tomba de ce fait de 36 % à 27 % en 1871 ; la décadence se poursuivit jusqu'en 1881, où une loi établit une prime variable aux constructeurs et aux armateurs. Notre part remonta à 30 % et le tonnage de 919.000 tonneaux en 1880 à 1.034.000 en 1884. La loi du 2 avril 1889 nous réserva la navigation entre la France et l'Algérie, mesure qui, en 1890, fut étendue à la Tunisie ; celle du 30 janvier 1893 décida que tout navire construit pendant sa durée recevrait une prime pendant 10 ans. Le taux excessif accordé aux voiliers les accrut au détriment des vapeurs, qui diminuèrent de 13.000 tonneaux de 1892 à 1898. Elle nous dota d'une telle quantité de grands voiliers d'acier qu'elle dut être remaniée par la loi du 7 avril 1902, laquelle conserva les primes à la construction et

institua la compensation d'armement ou prime à la navigation attribuée à tout navire de construction étrangère (fer ou acier), jaugeant brut plus de cent tonneaux et naviguant sous pavillon français pour le long cours ou le cabotage international (1).

Malheureusement, la loi limita le crédit à allouer et fixa le maximum de tonnage primé à 100.000 tonnes de voiliers, 200 000 de vapeurs de construction étrangère et 300.000 de construction française. Le crédit, pour les primes à la navigation, fut arrêté à 150 millions dont 15 pour les voiliers ; celui des primes à la construction à 50 millions, au total 200. Dans l'esprit du législateur, les deux limitations devaient concorder, en fait, il n'en fut rien. Pour y remédier, chaque navire présenté était inscrit sur un registre où il prenait rang pour une somme représentant la prime à laquelle correspondait une navigation normale, suivant le taux des primes fixé par la loi pendant 12 années. Au delà des 150 millions, les navires ne pouvaient plus rien toucher. En réalité, ne vinrent en rang utile que 273.221 tonneaux au lieu des 600.000 prévus. Pour éviter les prises de rang fictives, le règlement d'administration publique imposa un délai de 3 ans pour l'achèvement des navires : aussi les armateurs s'empressèrent-ils de construire ; en conséquence, les chantiers qui avaient activé les mises à flot, n'eurent bientôt plus de travail. Sous peine de voir la construction s'arrêter, il fallut voter une nouvelle loi le 19 avril 1906. Les subventions précédentes compensaient les droits de douane sur les matières employées à la construction, elles ne s'occupaient pas de la différence de prix avec la construction étrangère, l'armateur devait prélever sur la prime de navigation la différence. On sépare désormais les intérêts de la construction de ceux de l'armement, et on donne au constructeur une prime équivalant à la différence entre le coût du navire en France et en Angleterre. Pour pousser à perfectionner l'outillage, le taux de la prime décrois-

(1) *Législation protectrice de la marine marchande*, Léon Bazin. Challamel, 1913.

sait pendant 10 ans, puis restait stationnaire. Ce taux initial était de 145 francs par tonneau de jauge pour les vapeurs et 27 fr. 50 par 100 kilogs de machine. Il diminuait de 4 fr. 50 chaque année par tonneau et de 0 fr. 75 pour les machines. Après 10 ans, il était respectivement de 100 francs et 20 francs. La loi admit à la compensation tous les navires, quelqu'en soit l'origine, mais limita la construction primée à 50.000 tonneaux par an pour les vapeurs, 15.000 pour les voiliers, jusqu'à l'expiration de la loi de 1902. Elle allouait la prime même aux bâtiments construits en France pour l'étranger, mais supprimait la prime à la navigation, car le navire lancé en France représentait la même valeur que l'étranger.

L'article 4 donnait à tout bâtiment de mer d'au moins 100 tonneaux de jauge brute totale pour le long cours ou le cabotage international et pour chaque jour d'armement une allocation de 0 fr. 04 par tonneau jusqu'à 3.000, 0 fr. 03 de 3 à 6.000 et 0 fr. 02 à partir de 6.000 pour les vapeurs. Le taux était fixé, pour les voiliers, à 0 fr. 03 jusqu'à 500 tonneaux, 0 fr. 02 de 501 à 1.000 et 0 fr. 01 à partir de 1.000, cela pour tous les navires pendant 12 ans. L'allocation était subordonnée à des conditions de vitesse, à l'accomplissement d'un certain parcours et au transport d'une quantité déterminée de marchandises ou passagers. On permettait aux steamers qui n'avaient pu bénéficier de la loi de 1902 d'opter dans les deux mois pour la loi nouvelle. — Le législateur accordait pendant 3 ans aux voiliers français, avant le 1er novembre 1901, une compensation d'armement de 0 fr. 03 par tonneau de jauge brute et par jour d'armement, à partir de celui où ils cessaient de bénéficier de la loi de 1893. Une loi du 28 février 1912 en a fixé la durée à 7 ans et en a fait profiter tous les vaisseaux français avant ou après le 1er novembre 1901, toute la flotte de la loi de 1893 battant encore pavillon français. Tel était en 1914 le dernier état de notre législation concernant la marine marchande.

Cette ensemble de lois est incapable de nous donner les cinq millions de tonnes qui nous sont aujourd'hui nécessaires, car, en 1919, nous n'en possédions pas la

moitié. Sans doute nos pertes ont été récupérés en partie par le partage de la flotte allemande, mais la construction sur nos chantiers se heurte à de grandes difficultés : on peut bien augmenter le nombre de leurs cales, plusieurs sociétés se sont créées dans ce but, mais la main-d'œuvre et certains matériaux font défaut.

On peut concevoir diverses formes d'intervention de l'Etat : en procurant des avances aux armateurs, en se constituant une flotte à lui, en faisant construire dans les chantiers privés et arsenaux des bateaux qu'il cédera aux armateurs. Il peut aussi fournir aux chantiers privés des matériaux à des prix se rapprochant de ceux pratiqués à l'étranger, ou payer des primes ? Qu'a-t-il fait jusqu'ici ?

Un projet de loi, voté par l'ancienne Chambre avant sa disparition, autorisa l'ouverture d'un crédit de 1.830 millions pour reconstituer notre marine de commerce, mais « il n'engage pas la dépense et donne seulement la possibilité de la faire ». Ces crédits sont destinés à l'achat éventuel de navires pour compléter les commandes passées par l'Etat ou les particuliers dans la mesure de la capacité de production des arsenaux et des chantiers privés. Ce projet Dupuy remplacait celui plus étatiste de M. Bouisson qui, à l'aide de 2 milliards, créait une flotte d'Etat ; il n'intervenait plus que pour assurer le service des lignes régulières qualifiées d'intérêt public, pour aider les armateurs à commander des navires si leurs ressources ne suffisaient pas, vu le prix très élevé des paquebots.

L'Amiral Bienaimé, rapporteur, faisait ressortir que le vote de ce projet permettrait la construction dans les chantiers privés français, avant le 1er janvier 1922, en sus de ce qui était déjà commandé par les armateurs, de 261.000 tonnes de paquebots ou mixtes et de 408.000 tonnes de cargos. Les arsenaux, de leur côté, lanceraient 55.000 tonnes de paquebots ou mixtes et 50.000 de cargos soit au total 774.000 tonneaux.

Sur nos 2.319.438 tonneaux de 1914, la guerre nous a privé de 930.355 tonnes restaient donc 1.389.083 tonneaux. Au 30 juin 1919, l'Etat avait commandé 418.000 tonneaux, l'armement 1.054.000 auxquels s'adjoignit notre part de

la flotte allemande se montant à 400.000 tonneaux environ et 150.000 à construire en Allemagne, d'après le traité. Nous arrivons à 4.110.000 environ, en y ajoutant près de 700.000 tonnes récupérées pendant et depuis la guerre par achats, constructions ou prises.

Avant les hostilités, faisait remarquer le rapporteur, nous ne transportions sous pavillon national qu'un quart de notre trafic. Or, comme ce dernier a augmenté depuis 1914, il nous faudrait aujourd'hui 5 à 6 millions de tonnes. Le déficit atteindrait 1.889.000 tonnes, sur lesquelles le projet nous en donnerait 910.000 : 774.000 construites en France, 4.200 en Angleterre, 125.000 commandées, en 1917, en Amérique, réquisitionnées alors par le gouvernement des Etats-Unis qui nous les rétrocèderait.

Voici l'emploi prévu des millions votés : construction en France de 316.000 tonnes de paquebots à 2.800 francs la tonne : 885 millions ; de 458.000 tonnes de cargos à 1585 francs soit 721 millions au total 1.606 millions.

En Angleterre : 4.600 tonnes de paquebots à 3.000 frs soit 14 millions et 6.600 tonnes de cargos à 1.200 francs soit 8 millions. En Amérique 125.000 tonnes de cargos à 1.678 francs : 220 millions, au total 910.000 tonnes pour 1.848 millions.

Il manquerait encore 979.000 tonnes sur le chiffre estimé nécessaire à notre pays. Nos chantiers ne pourront pas, avant le 1er janvier 1922, construire les 669.000 tonnes supplémentaires qu'on leur demande. L'administration de la Marine espérait qu'ils livreraient 310.000 tonneaux en 1920, 445.000 en 1921, 500.000 en 1922 soit 1.255.000, mais ce total est grevé de 729.000 déjà commandés par l'Etat et les armateurs. Il ne resterait alors que 526.000 tonnes disponibles, soit 143.000 de moins que le chiffre prévu. L'amiral Bienaimé ne croyait pas qu'en 30 mois, la France put produire 1.255.000 tonnes, mais concluait néanmoins à « ne pas réduire les crédits qui ne représentent que des engagements probables et ne seront dépensés qu'au fur et à mesure des disponibilités ».

La *Commission de la Marine marchande* de la Chambre des Députés proposait de réduire le crédit à

1.080 millions disant que les armateurs commanderaient des cargos aussi bien que l'Etat, si on augmentait le contingent de tôles. Elle voulait aussi supprimer le crédit voté pour l'achat de 125.000 tonnes aux Etats-Unis estimant que les armateurs les prendraient à leur déréquisition (1). Cette réduction raisonnable ne fut pas admise par les Députés ; le Sénat n'en a pas abordé la discussion, la Chambre actuelle n'en parle plus.

La rareté des matériaux, de la main d'œuvre, la loi de 8 heures, les délais de livraison, les lenteurs des transports empêcheront de tripler notre production d'avant guerre : 2 ans de plus seront nécessaires pour arriver à 5 millions de tonnes : en attendant, les prix continueront à baisser, car déjà les énormes chantiers étrangers ont amené la surproduction. Les Américains offrent des délais de paiement, réduisent leurs constructions et cherchent des commandes au dehors pour ne pas fermer ; quant aux chantiers anglais, ils ont bien diminué leurs prétentions depuis le milieu de 1920. Quoi qu'il en soit, il faut nous libérer du lourd tribut payé à l'étranger pour nos transports, ce sera toujours une bonne opération puisque nous lui avons versé en 1913, 415 millions ; en 1915 près de 2 milliards ; en 1916, 2 milliards et demi ; environ 3 en 1917.

Notre flotte actuelle est usée par entretien insuffisant et bien des récupérations sont mauvaises, tels les chalands de mer en ciment armé et les shooners de bois américains qui font eau et sont inutilisables. En réalité, nos armateurs manquent plutôt des possibilités de construire que de ressources financières.

Le partage définitif de la flotte allemande nous fournira un important tonnage immédiatement utilisable, car elle disposait, en 1914, de 2.388 navires jaugeant 5.459.926 tonnes dont 5.134.720 tonnes de vapeurs (statistique du Lloyd Register's book du 1er juillet 1914). Dès septembre 1914, la Grande-Bretagne s'était emparée de 654 037 tonnes de navires ennemis, à la fin des hostilités, elle en détenait 716.520 ; les autres alliés et les neutres avaient

(1) Voir La Bruyère : la Marine marchande et l'Etat, *Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1920.

saisi 1.676.155 tonneaux. Au 1er juillet 1919 (d'après le Lloyd) la flotte allemande comptait encore 3.503.380 tonneaux et restait 3me du monde.

Si de son tonnage d'avant-guerre, nous retranchions les navires saisis, nous aurions sa flotte à l'armistice, soit 5.429.296tx — 2.392.675tx = 3.056.621tx. La différence avec le chiffre cité plus haut représente les constructions neuves de guerre, soit environ 450.000 tonneaux, chiffre très inférieur à la réalité, car il ne tient compte ni du tonnage coulé, ni des pertes par accidents, démolitions ou ventes. Les chantiers allemands, contrairement aux nôtres, travaillèrent activement, sauf dans les derniers mois de 1918 ; félicitons-nous de ce qu'ils aient autant construit (au moins 800.000 tonnes) (1) puisque le traité de Versailles livre aux Alliés tous les bâtiments au-dessus de 1.600 tonneaux et la moitié de ceux entre 1.000 et 1.600, soit 2.822.837 tonneaux, sur lesquels, le 16 septembre 1920, d'après la « Commission des Réparations », 1.944.565 étaient livrés.

Le partage définitif entre Alliés n'avait pas encore eu lieu que des protestations s'élevaient au « Comité central des Armateurs de France » et dans les Chambres de Commerce, car Anglais et Américains se réservaient tous les transatlantiques de luxe saisis en vertu du traité de paix : aucun paquebot important ne nous était donné, nous en avions pourtant perdu 33. Depuis, quelques beaux navires ont été attribués définitivement à nos compagnies de navigation.

Il nous faut dire un mot de l'accord Wilson-Lloyd Georges, du 9 juin 1919 (2), lequel repose sur trois principes :

*a*) Les réparations maritimes forment un tout à part, en dehors des autres réparations pour dommages de guerre ;

*b*) Chacune des puissances Alliées ou associées garde les navires capturés ou saisis dans ses ports avant l'armistice ;

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*. 1er avril 1917 et 15 mai 1917 : « Le péril de notre Marine marchande, par Charles Roux.

(2) « *Lanterne* », 9 décembre 1919. Lettre de M. Dupuy à M. Clémenceau.

c) Les autres seront répartis entre Alliés proportionnellement à leurs pertes, pour celles non compensées par les saisies ou captures. Le partage se fera par catégorie, en considérant tant dans la masse à partager que dans les pertes à réparer les paquebots, les cargos et les bateaux de pêche.

M. Dupuy, *Sous-Secrétaire à la Marine marchande,* fit remarquer qu'alors que nos dommages généraux dépassaient 50 %, les pertes maritimes n'étaient que de 8 %; mais, comme nous n'avions saisi que très peu de navires, il insistait pour que la France ne signât pas ce pacte auquel adhérèrent ensuite le Japon et l'Italie. Ce dernier pays, par un accord secret avec la Grande-Bretagne, obtenait la réparation intégrale en nature de ses 700.000 tonnes perdues. Le 11 octobre 1919, le Gouvernement britannique fit demander à M. Loucheur à quelles conditions nous adhérerions au pacte Wilson-Lloyd George : lorsqu'on nous accordera le traitement fait à l'Italie, fut en un mot sa réponse. L'Angleterre parut accepter, puis nous proposa 250 000 tonnes, la reconnaissance du droit exclusif d'acheter les navires allemands internés au Brésil, enfin nous donna une large part des vapeurs à construire en Allemagne. M. Dupuy refusa ces propositions et exigea le remplacement tonne pour tonne et catégorie pour catégorie. Fin janvier 1920, d'après le *Ministre des Travaux publics,* 516.212 tonnes brutes de vapeurs nous étaient attribuées en gérance dont 472.887 effectivement remises, 75.571 étant autrichiennes.

Après bien des pourparlers, M. Bignon, « *sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande* », parvint le 21 avril 1920 à un accord anglo-français satisfaisant. L'Angleterre d'abord n'admettait que la répartition d'après les pertes subies par chaque nation et nous réclamait 150.000 tonnes brutes sur les 500.000 données en gérance à la France ; notre *Sous-Secrétaire d'Etat* obtint de les conserver moyennant paiement par nos armateurs de leur valeur en livres sterling ; finalement, il fut convenu qu'on les paierait par virement sur la « *Caisse des réparations* ». Les armateurs les solderont en francs à l'Etat ; le pro-

duit sera porté à la « *Caisse des réparations* » au débit de la France et au crédit de l'Allemagne, ce qui évitera une sortie de fonds de 400 millions ; notre créance sur l'Allemagne en sera d'autant diminuée. Cet accord, si les Allemands exécutent leurs engagements, nous permettra de ne rendre que 10 à 15.000 tonnes, sur ce qui nous a été attribué en gérance. Nous pourrons y ajouter 80.000 tonnes de voiliers allemands qui se trouvent dans la Baltique et en Amérique, 330.000 tonnes de navires neufs que l'Angleterre construira en vertu de l accord Maclay-Clementel et les navires brésiliens pour lesquels nous espérons la clôture prochaine des pourparlers, ce qui donnera un total d'environ 3 500.000 tonnes. Il nous en faudra encore quelque 2 millions.

Voici d'après le « Lloyd Registers'book », les lancements mondiaux en 1919 : ceux des chantiers anglais sont inférieurs de 311.710 tonnes à 1913 mais supérieurs de 457 546 à 1917 et de 272.322 à 1918. Les Etats-Unis battent tous les records connus de sorte que la production mondiale dépasse de 3.811.000 tonnes celle de 1913, record d'avant guerre :

| PAYS | VAPEURS ET NAVIRES A MOTEUR | | | | VOILIERS ET CHALANDS | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ACIER | | BOIS | | ACIER | | BOIS | | |
| | Nombre | Tonnage brut | Nombre | Tonnage brut | Nombre | Tonnage brut | Nombre | Tonnage brut | Tonnage |
| Belgique | 2 | 2.433 | » | » | » | » | » | » | 2.433 |
| Col. britaniques | 78 | 223.226 | 92 | 95.585 | » | » | 93 | 39.917 | 358 728 |
| Chine | 6 | 10.750 | 1 | 1 137 | 2 | 420 | » | » | 12.307 |
| Danemark | 21 | 31 430 | 11 | 3.355 | » | » | 14 | 2.981 | 37.366 |
| Espagne | 22 | 48.018 | 7 | 1.707 | » | » | 12 | 2.884 | 52.609 |
| Etats-Unis | 777 | 3.539.038 | 130 | 280.557 | 9 | 10.063 | 135 | 245.727 | 4.075.385 |
| France | 19 | 28 265 | 3 | 1.331 | » | » | 12 | 3.067 | 32 663 |
| Hollande | 100 | 137.086 | | » | » | » | » | » | 137.086 |
| Italie | 15 | 77.125 | 7 | 2.857 | » | » | 10 | 2.731 | 82.713 |
| Japon | 133 | 611 883 | » | » | » | » | » | » | 611.883 |
| Norvège | 37 | 40.196 | 45 | 17.382 | » | » | » | » | 57.578 |
| Portugal | » | » | 1 | 450 | » | » | 19 | 10.049 | 10.499 |
| Suède | 29 | 43.128 | 17 | 6 626 | » | » | 7 | 1.217 | 50.971 |
| Royaume-Uni | 541 | 1.584.920 | » | » | 71 | 35 522 | » | » | 1.620.442 |
| Autres pays | » | » | 1 | 147 | » | » | 4 | 1.339 | 1.486 |
| | 1780 | 6.377 498 | 315 | 411.134 | 82 | 46.005 | 306 | 309.912 | 7.144.549 |

Notre situation est lamentable ; en 1920, notre part un peu meilleure, n'est pas encore brillante ; il faudrait qu'on fournisse à nos chantiers les matières premières, aussi veillons à ce que les Allemands nous livrent le charbon promis. Une amélioration des arrivages a permis une reprise sensible de notre métallurgie : en septembre 1920, sur 82 hauts-fourneaux existants en Meurthe-et-Moselle, 37 étaient rallumés, 30 sur 66 dans la Moselle (1). Depuis quelques autres l'ont été, un certain nombre sont prêts.

Les armateurs pouvant difficilement construire, pourquoi l'Etat ne commanderait-il pas lui même et ne se constituerait-il pas une flotte dont il percevrait les revenus, fort lucratifs, aux dires de certains : il semble qu'il y ait là quelque chose de séduisant et un moyen pour le Trésor de s'enrichir? En réalité, une flotte d'Etat, loin d'être une source de profits, serait une cause de déficit : nulle part on ne trouve les transports maritimes aux mains des gouvernements, sauf quelques lignes postales industrialisées et dotées d'un budget spécial. L'organisation étatique répugne à cette industrie qui implique une âpre concurrence entre nations. Confier nos transports sur mer, à une administration publique, serait créer le gaspillage, il faudrait de nouveaux fonctionnaires pour une surveillance qui resterait insuffisante, aussi la Chambre actuelle n'est pas favorable à cette idée. La réquisition sur laquelle on comptait pour arrêter la hausse des frets a été totalement impuissante : on ne comprendrait l'ingérence gouvernementale que si les armateurs refusaient de commander des navires, et si des services nécessaires, comme les relations postales entre nos colonies et la métropole étaient abandonnées ; tout au contraire, nos armateurs ont constitué pendant la guerre de grosses réserves destinées à des constructions qui absorberont la production de nos chantiers, aussi condamnons-nous l'idée du maintien d'une marine d'Etat, avec les Chambres de Commerce, le « *Comité central des armateurs de France* » et

(1) Au printemps de 1921, la crise métallurgique en a fait éteindre à nouveau un certain nombre.

tous les intéressés qui demandent sa suppression rapide et son partage, à titre onéreux, entre nos Compagnies de navigation.

L'Etat ne peut-il du moins faire construire des navires qu'il céderait ensuite aux armateurs, afin d'utiliser tous nos moyens de production ? Certes, les chantiers privés n'ont pas à recevoir ses commandes, mais doit-il mettre ses arsenaux à la disposition de la marine marchande ? La question a été résolue affirmativement par le gouvernement qui décida, en octobre 1919, d'y édifier 6 paquebots destinés aux lignes d'Indo-Chine et 10 cargos, type « *Marie-Louise* ». En décembre 1919, 7 de ces cargos et 1 paquebot type « *Duc d'Aumale* » pour les lignes postales d'Algérie étaient sur cales, livrables en 1920 pour les cargos, en 1921 pour le paquebot ; peu après, un autre du même type, 6 pour l'Indo-Chine et 16 cargos « *Marie-Louise* » étaient encore demandés aux arsenaux (1), leur ensemble représentant 71.300 tonnes de portée en lourd pour les cargos, 99.600 de déplacement pour les paquebots. Il est à craindre que cette tentative ne soit malheureuse ; pour la justifier, on fit valoir la nécessité du remplacement rapide de nos pertes, que l'Etat avait promis aux armateurs lors de la réquisition ; or les arsenaux construisent lentement et au prix fort, la notion de frais généraux n'y existe pas. Le personnel de direction y est plus considérable que dans l'industrie privée et le rendement faible ; on peut craindre un mauvais emploi de la main d'œuvre, des matières premières. Leur concours ne nous avancera guère ; au point de vue financier, l'opération sera certainement mauvaise, ces navires reviendront fort cher, car on n'y tient compte ni des avaries, ni des malfaçons ; le compte de profits et pertes (2) y est inconnu.

Un autre moyen plus efficace pour relever notre marine serait, selon nous, de fournir abondamment les chantiers privés, des matériaux nécessaires à leur plein rendement, à des prix identiques à ceux pratiqués à l'étranger. Les

---

(1) *Journal de la Marine Marchande*, 4 décembre 1919 (p. 219).

(2) Voir Rousseau, *Journal de la Marine Marchande* 20 novembre 1919.

armateurs, de cette façon, commanderaient eux-mêmes des navires, bien adaptés à leurs besoins connus d'eux seuls ; l'Etat n'interviendrait que pour éviter les arrêts en répartissant régulièrement le combustible, les tôles et profilés. Leur fourniture, avec le concours de l'Etat, est un problème d'approvisionnement purement commercial qui sort de cette étude. On y arrivera, par exemple, à l'aide d'accords entre Alliés, en achetant des tôles en Angleterre et en les cédant à nos chantiers aux prix du marché britannique. L'Etat supporterait la dépréciation de notre monnaie ; il ne faudrait du reste recourir à ce moyen que dans la mesure où notre métallurgie ne serait pas à même de les lui donner.

Les primes à la construction nous semblent moins adaptées. Nos armateurs n'ayant plus à craindre le manque de fret lourd de sortie, ni la concurrence acharnée de la flotte allemande, commanderont sans cet encouragement artificiel, car ils savent que le pays a besoin d'une marine puissante, qui, de plus leur procurera des bénéfices certains. Dans ce but, l'Etat devrait réorganiser ce qui fonctionnait fort bien pendant les hostilités, pour fournir en métaux nos fabrications de guerre ; certes, ce serait plus difficile, nos Alliés n'ayant plus le même intérêt qu'alors à nous ravitailler en aciers. L'Etat pourrait aussi organiser le crédit maritime, et un régime banquaire analogue à celui réalisé en Italie, pour favoriser l'établissement de chantiers puissants et la création de nouvelles sociétés de navigation, fortifier celles existantes en les mettant à même de renouveler matériel et méthodes.

Nos principales compagnies maritimes ont, depuis l'Armistice, compris le parti à tirer de la situation actuelle et de l'anéantissement de la marine allemande. Elles se sont montrées prudentes pendant les hostilités en accumulant des réserves ; néanmoins, elles ne pourront pas toutes revenir à leur tonnage d'avant-guerre, vu le prix actuel des navires, en particulier des paquebots, si l'Etat persiste à les leur rembourser au prix, non du jour de la perte, mais de la réquisition.

Certaines sociétés ont aujourd'hui un tonnage et un

nombre de navires égal ou supérieur à celui de 1914, tel est le cas de la « *Compagnie générale transatlantique* » qui, en mars dernier, comprenait 101 navires, dont 6 en construction, d'une jauge sensiblement supérieure à celle d'avant les hostilités, mais de valeur moindre : les paquebots ayant fait place à des cargos. Les bâtiments à passagers lui manquent encore, quoique plusieurs soient sur chantiers en Grande-Bretagne et en France, et que quelques allemands, d'assez grandes dimensions, viennent de lui être attribués. Son capital, nous l'avons vu, de 39 millions fut porté à 60, puis 81 au printemps de 1920, et sans doute sera doublé prochainement.

Les « *Messageries Maritimes* », très éprouvées par la guerre sous-marine, n'ont pu, comme la société précédente, maintenir intact leur tonnage ; leur situation financière, quoiqu'améliorée, ne leur permet pas d'acheter aux prix actuels ; elles n'ont construit qu'un navire depuis l'armistice en dehors de rares acquisitions faites à l'étranger et de quatre importants navires allemands qu'elles ont eu en partage. Les paquebots leur font défaut, les lignes ne sont desservies qu'à des intervalles espacés. La Société a porté son capital de 45 à 75 millions. L'esprit routinier qui régnait naguère dans cette entreprise est abandonné ; propriétaire des chantiers de la Ciotat depuis leur fondation, elle a cédé la main à un consortium de métallurgistes qui les modernise, elle en restera le gros client. Elle a aussi partie liée avec diverses entreprises commerciales et coloniales de navigation, avec des ports et des chantiers. Les « *Chargeurs Réunis* » ont fait de même, plusieurs affaires leur sont communes. Les armateurs ne sont plus seulement entrepreneurs de transports mais deviennent industriels, commerçants, suivant le mouvement de concentration qui grandit chaque jour dans le monde.

Les « *Chargeurs Réunis* », favorisés au point de vue des pertes pendant les hostilités, ont aujourd'hui leur flotte renforcée. Leurs commandes d'après guerre portent sur 21 grands navires en France et en Angleterre qui, par leur entrée en service, doubleront son tonnage ; plusieurs lui sont déjà livrés. La plupart seront aménagés pour

transporter des viandes congelées, nous aurons en eux une magnifique flotte frigorifique qui suffira à nos besoins pendant la reconstitution de notre cheptel. Le capital de la Compagnie de 12.500.000, en 1914, a été porté à 25, 50, enfin 100 millions en juillet 1920.

Nos autres sociétés ont suivi un mouvement analogue, les « *Transports Maritimes* » ont passé des commandes et leur capital s'est élevé de 9 à 18 millions. Un magnifique navire le « Mendoza » vient d'entrer en ligne, un autre semblable a été lancé en mai 1921 en Angleterre.

La « *Société navale de l'Ouest* » connaît un développement prodigieux, son capital a été porté de 3 à 20 millions; on parle de l'augmenter considérablement en l'interessant à des affaires pétrolifères. Sa flotte sera, dans un avenir rapproché, plus que doublée par l'entrée en ligne de 23 cargos chauffant au mazout, dont plusieurs sont en service. Elle disposera alors de 160.000 tonnes. Ajoutons que le dividende a passé de 30 francs en 1914 à 130 en 1919.

Les « *Affréteurs Réunis* », également en très forte progression, disposeront bientôt de 35 navires dépassant 137 000 tonnes. Le bénéfice net de 1919 a été de 9.926.087 francs contre 3.737.098 précédemment.

Les « *Chargeurs Français* » portent leur fonds social de 3.500.000 à 5 millions et contrôlent la « *Société des Armateurs Nantais* » elle-même au capital de 5 millions. Leurs affaires sont également très brillantes jusqu'ici. Les recettes de la « *Compagnie Havraise Peninsulaire* » en 1919 s'élevèrent à 37.854.279 francs, les dépenses à 20.104.886 francs, le bénéfice net ressortit à 4.984.440 fr. permettant un dividende de 200 francs. La Société s'est liée à la « *Compagnie de l'Océan Indien* » constituée pour favoriser le commerce d'importation et d'exportation à Madagascar, sans nuire à d'autres participations et vient de louer pour 5 ans à la « *Compagnie de navigation transocéanique* » son matériel. Elle recevra comme location ses frais généraux et 315 francs de dividende par action. La « *Compagnie transocéanique* » exploitera à ses risques, entretiendra et assurera les navires.

La « *Compagnie Fraissinet* » a porté son capital de 10

à 17.500.000 francs, la « *Compagnie de Navigation Mixte* » de 7.500.000 à 15 millions. Certaines sociétés ont de plus émis des obligations, dans le but de renouveler le matériel et de l'accroître.

De nouvelles sociétés et des chantiers se sont créés et ont facilement trouvé des capitaux ce qui prouve la confiance des Français en l'avenir de notre marine ; ces augmentations n'eussent pas été possibles avant 1914.

Les entreprises nouvelles sont, à notre avis, en moins bonne posture pour soutenir la crise de l'armement qui est déjà ouverte. Elles n'ont pas derrière elles les réserves considérables de nos anciennes sociétés qui leur permettront d'attendre des frets plus rémunérateurs et de tenir le coup devant l'âpre concurrence étrangère.

Quoiqu'il en soit, l'opinion publique française, retournée depuis la guerre a enfin compris la nécessité d'avoir une flotte puissante ; elle ne lui marchande plus son argent, sentant que l'absence de marine est une cause de vie toujours plus chère. Désormais l'armement français effectuera nos transports et participera de ce chef à la disparition du pavillon allemand, à laquelle pourtant il ne faudrait pas trop nous fier.

Nos armateurs doivent renouveler leurs méthodes commerciales et faire disparaître leur manque d'initiative, une compagnie de navigation n'est pas un rouage administratif, mais une industrie. Pour ne citer qu'un exemple, les compagnies subventionnées faisaient trop de la poste leur principal élément de trafic ; de son côté, l'administration étouffait les compagnies sous des règlements draconiens, Il est antinational d'exiger qu'un paquebot laisse à quai des marchandises périssables, sous prétexte que l'horaire exige la levée de l'ancre ; il est bien préférable qu'il ait quelques heures de retard, faciles à regagner, que de sacrifier délibérément sa cargaison.

Un esprit nouveau règne aujourd'hui dans nos Sociétés navales, un mouvement d'entente se crée entre elles par ces sortes d'amalgamations qui existent par exemple entre la « *Compagnie Générale Transatlantique* » et la « *Compagnie Fabre* », qui se prêtent mutuellement leurs navires en cas de besoin ; entre la première et la « *Com-*

*pagnie de Navigation Mixte* », ou la « *Sud Atlantique et les Chargeurs Réunis* ». De même, les « *Messageries* » et les « *Chargeurs Réunis* » alternent leurs départs sur l'Extrême-Orient, les « *Messageries* » et la « *Compagnie Fraissinet* » pour les lignes de la Méditerranée orientale, la mer Noire et le Danube. Ceci est bien une nouveauté en France ; en Angleterre déjà avant la guerre, florissaient de puissants cartels maritimes entre compagnies de navigation, groupant parfois près d'un million de tonnes, sans parler du fameux « *trust de l'Océan ou Morgan* » qui dut se borner à quelques Compagnies américaines, anglaises ou belges et de celui en formation qui, sous le pavillon étoilé d'Harriman, groupe le matériel des grandes compagnies allemandes, saisi par les Etats-Unis, lequel reprendrait ainsi son service d'avant-guerre.

En matière maritime, notre apathie a été secouée, nos Compagnies subventionnées se contentaient autrefois de l'aide gouvernementale pour distribuer un maigre dividende ; désormais, elles sentent qu'elles peuvent faire des bénéfices grâce à leurs seules cargaisons ; certaines secouent le joug de l'Etat et veulent se passer des subventions, n'y voyant plus que des entraves. Nulle branche d'industrie n'est plus sujette à concurrence, aussi nulle n'a besoin de plus de liberté. Tout nous permet d'espérer que nos couleurs nationales auront désormais, sur tous les Océans, la place qui leur revient. Des indices certains apparaissent dans la création de lignes nouvelles vers le Canada, Panama, l'Amérique du Nord et Latine, l'Allemagne, la Baltique, les Indes, le golfe Persique, la Pologne, etc., et dans la présence simultanée, par exemple, à Anvers le 27 juin 1920 de 30 navires français, sur 196 présents au port, alors que notre pavillon y était en 1914 presque inconnu ; pour l'ensemble de 1920, il y a tenu la deuxième place après l'anglais, mais avant le belge. De même, plusieurs de nos lignes ont reporté leur point de départ jusqu'à Hambourg, allant hardiment en Allemagne chercher du fret, c'est bien un renouveau pour notre marine !

## SECTION II

### Mesures destinées à favoriser en France les transports maritimes

La faiblesse de notre marine marchande jusqu'en 1914 eut plusieurs causes : d'abord le manque de fret lourd de sortie, nous n'avions pas à transporter comme l'Angleterre ou l'Allemagne des millions de tonnes de houille, de machines, mais seulement des produits de luxe : articles de Paris, modes, soieries, tissus, objets d'art, antiquités.

Le développement, déjà énorme du bassin de Briey, aurait pu nous en fournir; jusqu'en 1914, on n'exportait ce minerai qu'en Allemagne et Belgique par la voie de terre, l'Angleterre ne l'aimant pas parceque phosphoreux et peu riche, or les minerais de fer lorrain et normand dont l'extraction annuelle atteignait en 1913, avec ceux de Lorraine désannexée, le total formidable de 42 millions de tonnes nous fourniront un fret de sortie abondant, car nous ne pourrons les transformer entièrement, surtout si l'extraction augmente encore. Nous aurons aussi à exporter des produits métallurgiques et manufacturés plus nombreux, sans compter les potasses et les tissus d'Alsace.

Une autre faiblesse de notre marine réside dans l'éparpillement du fret : nous avons, pour contenter tout le monde, entretenu une quantité de ports et dispersé les crédits. Au lieu de consacrer logiquement nos ressources à Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille, nous les divisions sur 80 ports dont beaucoup ne couvrirent jamais leurs frais. L'étranger, au contraire, en dota quelques-uns, judicieusement choisis de bassins vastes et profonds, d'un outillage muni des derniers perfectionnements. En Allemagne spécialement on fit converger à Hambourg et Brême les voies ferrées et navigables ; la Hollande se contenta de Rotterdam ; la Belgique d'Anvers ; l'Angleterre de Londres,

Liverpool, Southampton, Glasgow, Cardiff; l'Italie de Gênes; l'Autriche de Trieste. Chacun devint un établissement modèle, vers lequel afflua un fret abondant ; notre dispersion eut les résultats opposés, nos navires quittaient chargés seulement en partie leur port d'attache et devaient glaner dans d'autres un complément de cargaison, d'où perte de temps et frais supplémentaires.

La situation de nos ports à l'extrémité de l'Europe occidentale serait, selon certains, une infériorité naturelle pour notre marine, en effet les navires anglais ou allemands y prenaient au passage, en cas de besoin, un appoint de cargaison, nous ne pouvions pas agir de même. En réalité, la dispersion du fret provenait plus encore du régime de nos transports intérieurs : un coup d'œil sur la carte des réseaux ferrés français montre la convergence des grandes lignes vers la Capitale ; les communications entre les autres centres importants n'existaient guère, on éprouvait de si grandes difficultés pour aller de Bordeaux à Lyon par la voie la plus courte, qu'il était plus rapide de passer par Paris, de même de Nantes à Lyon ou de Nancy à Boulogne. Nos meilleurs ports sont insuffisamment reliés à l'intérieur, ainsi le Havre n'a qu'une ligne à double voie vers Paris, incapable, depuis nombre d'années et bien davantage pendant la guerre, de suffire au trafic car elle dessert aussi Rouen, notre plus grand centre d'arrivages de marchandises. Marseille n'était relié à l'arrière pays que par la grande artère du *P. L. M.* effroyablement encombrée, la situation a été améliorée depuis peu. Pour Saint-Nazaire et Nantes, même constatation, la ligne du *P. O.* est surchargée, celle de l'*Etat* est peu outillée pour un gros trafic, non plus que Paris-Brest. Il nous manque de grandes transversales, par exemple : Bordeaux-Genève par Lyon ; Nantes-Rouen-Amiens ; Nantes et le Centre ; il faudrait aussi réaliser l'union des régions industrielles du Nord, de l'Est et du Sud-Est entre elles. Dernièrement, on l'a enfin compris en mettant en marche des trains directs Strasbourg-Nice et Strasbourg-Bordeaux. Nos réseaux ne drainaient pas le fret vers nos ports et le laissaient trop souvent gagner Anvers ou Rotterdam.

La navigation intérieure était restée chez nous un moyen de transport rudimentaire et rival des chemins de fer ; son rôle y était néanmoins important : en 1909, le poids total des marchandises embarquées s'éleva à 35.624.000 tonnes dont 16.867.000 sur les fleuves et rivières, 18.757.000 sur les canaux pour un réseau comprenant 6.157 kilomètres de fleuves et rivières, 4.882 de canaux. Les grandes voies (celles ayant 2 mètres de mouillage et des écluses de 38 m. 50) avaient une circulation trente fois plus active que les autres. Paris, port fluvial, était en 1913 le plus important de France avec ses 15.228.085 tonnes de marchandises, réparties sur 25 kilomètres de quais. Notre matériel fluvial employait surtout la primitive traction animale. En 1913, les marchandises transportées s'élevaient à 41.896.754 tonnes ; les grandes artères progressaient fortement ; les petites, au contraire, ne pouvant recevoir même la péniche flamande de 300 tonnes, reculaient. Si la région Nord-Est semble abondamment pourvue de canaux, bien que certains soient insuffisants ou encore en construction, il est des provinces qui n'en ont aucun, comme la Normandie, la Bretagne en dehors de celui de « Nantes à Brest » à rendement minime. De Nantes à Bordeaux rien ; le Midi n'a que le « canal latéral à la Garonne », continué par celui du « Midi » et du « Rhône à Cette » d'un gabarit insuffisant. Un canal maritime s'impose entre l'Atlantique et la Méditerranée, on se contenta, au lieu de le réaliser, de l'appeler « Canal des deux Mers », il aurait pourtant une autre utilité que ceux de Kiel ou de Corinthe ! Un autre travail considérable, le canal de « Marseille au Rhône », en voie d'achèvement, unira notre grand port méditerranéen par le Rhône à Lyon ; par la Saône et le canal du « Rhône au Rhin » à l'Alsace et aux minerais de Lorraine, quand les canaux projetés et la Moselle canalisée seront réalisés jusqu'à Thionville ; celui de la « Marne au Rhin » amélioré, reliera par eux la Méditerranée au bassin de la Seine ; cet ensemble de voies navigables est indispensable à notre pays et à notre marine. L'Est, presque seul fournissant un fret d'exportation abondant, doit pour cela être relié directement par voie d'eau à Marseille et

à Dunkerque. La jonction du « canal de la Marne au Rhin » à la Loire, devenue navigable depuis Orléans, servirait de liaison entre l'Est et l'Ouest, régions complémentaires, le premier apportant ses objets fabriqués, l'Ouest ses produits agricoles ; on ouvrirait ainsi à nos industries du Nord, de Lorraine et d'Alsace une nouvelle voie vers la mer et l'Amérique.

Notre régime actuel des chemins de fer et de la navigation est très défectueux, surtout si nous le comparons à celui de l'Allemagne. Dans ce pays, depuis 1875, la longueur des voies navigables restait stationnaire aux environs de 10.000 kilomètres, mais sa flotte fluviale s'était accrue, dès 1910, de 49 % en nombre, de 321 % en tonnage. Sur le seul Rhin, en 1907, naviguaient 5.140 chalands, certains jaugeant 3.500 tonnes. Le mouvement de la navigation, de 10.400.000 tonnes en 1875, passait à 64.750.000 en 1910 pour l'ensemble du réseau (1), progression qui n'a en rien entravé celle des chemins de fer.

En Grande-Bretagne, au XVIII^e^ siècle, on avait creusé des canaux aujourd'hui à peu près abandonnés, car dans ce pays au littoral découpé, aux estuaires profonds, nulle part on n'est loin de la mer.

Prenons modèle, pour nos transports intérieurs, sur l'organisation allemande d'avant-guerre ; elle drainait par ses voies ferrées et navigables tout le fret vers Hambourg et Brême ; dans ce but, on avait établi des chemins de fer menant directement à ces grands ports les produits exportés de tout le pays, leur accordant des tarifs combinés, vraies primes à l'exportation, atteignant parfois des réductions de 70 %. Le but avoué était de mettre sur un pied d'égalité tous les centres, quel que soit leur éloignement de la mer ; en réalité, on voulait que les ports allemands expédient en Orient les marchandises du Sud de l'Empire qui normalement seraient parties par Trieste ou Gênes. Les grandes Compagnies de navigation avaient obtenu du gouvernement des mesures législatives

(1) « *Bulletin de la Société des Ingénieurs civils de France* » (1911).

propres à attirer le flot croissant des émigrants slaves, roumains, tchèques, polonais, ce qui faisait affluer, dans leurs caisses, assez de millions pour rémunérer leur énorme capital.

Au point de vue navigation intérieure, l'Allemagne paraissait bien douée, car ses grands fleuves : Rhin, Elbe, Wéser, coulaient parallèlement dans une région peu accidentée et leurs affluents les reliaient entre eux. En réalité, on dut améliorer le régime des fleuves supérieurs à cause du courant et des crues, suivies de pénurie d'eau ; dans la partie inférieure, l'absence de pente produisait des lits multiples sans profondeur, coupés de bancs de sable. Jusqu'à l'unification allemande, on y travailla peu, faute d'entente entre Etats ; l'initiative privée s'en occupa la première ; des travaux gigantesques furent entrepris, les canaux remaniés ; ceux de *Kiel*, de l'*Elbe*, de *Stettin à Berlin* creusés, enfin le *canal du Milieu*, reliant l'Elbe, le Rhin et la Wéser, d'une importance exceptionnelle, fut commencé, continué et inauguré pendant la guerre.

Le matériel de batellerie fut renouvelé, le personnel instruit dans des écoles spéciales, les écluses allongées, le débit des fleuves régularisé. Des compagnies de remorqueurs se fondèrent ; ses ports intérieurs devinrent les premiers du monde, ce qui est le cas de Ruhrort sur le Rhin, actuellement occupé par les troupes alliées ; ceux de Duisbourg, Mannheim, Ludwigshaven, Strasbourg, Kehl, etc., furent aussi admirablement aménagés. Le raccord avec la navigation maritime se fait par trains de 4 chalands ou allèges de fer jaugeant jusqu'à 2.500 tonnes, équivalant à 400 wagons chacun ; c'est une sorte de prolongation de la navigation maritime, car ces chalands remontent jusqu'à Brême, Hambourg ou Rotterdam.

Hambourg est relié au centre de l'Allemagne par l'Elbe, pour la canalisation duquel on a dépensé des centaines de millions ainsi que pour son port, un des plus vastes et des mieux aménagés qui existent ; il est à la fois un important port régional, un centre industriel et un grand marché. L'Etat libre de Hambourg est entré, en 1888, dans le Zollverein, en se réservant un port franc où les

marchandises entrent et sortent librement, sans connaître les tracasseries de la douane, d'où économie de temps, d'argent et possibilité de transformer les marchandises avant leur réexportation ; grâce à lui, par exemple, Hambourg est devenu un marché de vins et de produits coloniaux. L'ensemble de ces mesures fit atteindre au commerce extérieur allemand, en 1913 : 13.403 millions aux importations, 12.621 aux exportations, soit presque celui de Grande-Bretagne.

Comme cause de décadence de notre marine, on a souvent incriminé le régime de l' « *Inscription Maritime* » considérablement remanié depuis Colbert, son fondateur. Une récente enquête (1) faite auprès de nombreuses personnalités lui fut plutôt favorable ; les armateurs lui sont cependant en général opposés, parce qu'il est onéreux pour eux. Il offre certains avantages ; on pourrait le moderniser si ces projets de réorganisation n'avaient contre eux les syndicats d'inscrits, désireux de conserver un quasi monopole, puisque, outre de multiples faveurs, il exige que les 3/4 des équipages des navires et l'état-major au complet soient français. Il y a là un abus, la pénurie d'inscrits pour monter notre flotte renforcée, obligera le Parlement à substituer la proportion de 2/3 de nationaux à celle actuellement exigée. Autrefois, il n'y avait guère à bord que des marins, aujourd'hui ils sont la minorité ; cela ne peut intéresser en rien les populations maritimes que les nombreux soutiers, garçons d'hôtel, femmes de chambre des grands paquebots soient français, alors que nos Compagnies n'en trouvent pas en suffisance.

Les armateurs, de plus, pourraient se plaindre de l'inapplication partielle du régime, car si on le leur impose strictement, les inscrits en conservent les avantages sans en subir les obligations et les devoirs spéciaux : refus collectifs d'obéissance, débarquements pour motifs les plus futiles, grèves révolutionnaires se succèdent, sans répression sérieuse.

---

(1) Voir *Journal de la Marine marchande*, 20 novembre ; 11, 18, 25 décembre 1919 et 8 janvier 1920.

Un mal, plus certain encore, réside dans la dispersion complète des services administratifs maritimes, alors qu'il faudrait une direction générale unique, permanente et compétente. La création d'un « *Sous-Secrétariat à la marine marchande* » n'a rien changé, car il relève à la fois des *Ministères de la Marine*, des *Travaux Publics*, des *Finances*, de *l'Intérieur ;* de plus, il a le plus souvent à sa tête d'éphémères parlementaires, sans compétence technique.

M. Jules-Charles Roux, ancien Directeur de la « *Compagnie générale transatlantique* » (1), trop tôt disparu, incriminait aussi le manque de stabilité de notre législation maritime : jusqu'en 1866, dit-il en substance, une surtaxe de pavillon protectionniste était perçue sur les marchandises pénétrant en France sous pavillon étranger. En 1866, succéda le libre échange, il fut suivi du déclin de notre flotte. Pour y remédier, la loi du 29 janvier 1881 établit une prime à la distance et à la construction, sa faible durée (10 ans) la rendit peu efficace. La suivante, du 30 janvier 1893, fut pernicieuse; accordant, selon la distance, des primes exagérées aux voiliers, elle poussa à leur construction et les fit naviguer sur lest, quand déjà la marine à vapeur devait être favorisée. La loi du 7 avril 1902 réagit, établit une compensation d'armement pour les navires construits au dehors, et restreignit les avantages faits aux voiliers. Sa trop courte durée, les limitations de crédit et de tonnage primés, le défaut de concordance entre ces limitations atténuèrent ses effets ; elle fut remplacée par celle du 19 avril 1906, qui sépara complètement le régime de la construction de celui de l'armement, supprimant la prime de navigation et maintenant la compensation d'armement pour les navires construits en France et à l'étranger, pour équilibrer les charges spéciales de nos armateurs ; d'heureux résultats en furent la suite, jusqu'à ce que cette juste mesure fut à nouveau rompue par augmentation des charges sans dédommagement.

---

(1) « La Marine marchande et le commerce d'exportation. »

M. Charles Roux voit une nouvelle cause de faiblesse dans les décrets ou lois du 22 juin 1904 qui ont modifié les règles de jaugeage et majoré de 13 % le tonnage net des navires, ce qui équivaut pour l'armement à une taxe annuelle de 1.950.000 francs, le tonnage étant la base des droits de navigation et des autres impositions ; dans la loi du 29 décembre 1905 qui a augmenté de 2 % les salaires des marins et de 3,5 % ceux du personnel non inscrit pour les cotisations des armateurs à la « *Caisse de prévoyance* » : coût 1.075.000 francs. Pour la cotisation à la « *Caisse des Invalides de la Marine* », la loi du 14 juillet 1908 a mis à la charge des armateurs, un versement de 3 % sur les salaires des équipages, soit 1.500.000 francs. Les prescriptions de la loi du 17 avril 1907 ont obligé les armateurs à augmenter le personnel de 10 % et les dépenses de 8.315.000 francs ; elle a créé aussi des taxes de visite, obligé à rémunérer les heures supplémentaires et à améliorer les navires ; enfin, une sentence arbitrale du président Ditte a imposé à tout l'armement marseillais une charge extra légale, en faisant payer le jour de repos hebdomadaire, ce qui n'existe pas ailleurs. Sans elle, la loi de 1907 correspondait déjà à un supplément annuel de plus de 13 millions. Enfin, la nouvelle législation, sur le travail de 8 heures à bord, coûte à l'armement environ 200 millions, pour un tonnage de 3 millions de tonnes. Son introduction lui a imposé un supplément annuel de dépenses de 133 francs par tonneau de paquebot, 106 pour les navires mixtes, 70 pour les cargos, 30 pour les voiliers ; elle n'a pas été acceptée par toutes les nations maritimes ou du moins a été atténuée, ainsi que le prouve l'étude parue sur « Le travail à bord dans les diverses marines, par le Bureau international du Travail » (1).

On a souvent reproché au Gouvernement l'ouverture de nos ports, même de guerre, aux navires étrangers ; cette concurrence nous a causé un préjudice sérieux, telles principalement les nombreuses escales de transatlantiques anglais, allemands ou hollandais, à Cherbourg

(1) *Journal de la Marine marchande*, 3, 10, 17 mars 1921 et suivants.

et Boulogne ; quoique regrettables, nous ne pouvions les empêcher, mais il est permis de protester contre les faveurs qui leur furent faites, tant au point de vue ferroviaire que des droits perçus pour l'entrée dans ces ports : un paquebot allemand ne payait-il pas, pour son escale à Cherbourg, des droits bien moins élevés qu'un français pour entrer au Havre. Aujourd'hui, les escales allemandes ont disparu : d'autres Compagnies, alliées ou neutres, ont pris leur place.

Signalons encore l'incapacité de nos ports à recevoir, dans leurs bassins et leurs cales sèches, les steamers géants apparus, depuis une vingtaine d'années, à l'étranger. Nos ports pendant la guerre, nous l'avons vu, furent continuellement emcombrés, surtout à cause de la crise des wagons et de la navigation intérieure ; plusieurs s'agrandissent considérablement. Ils souffrent aujourd'hui de la crise mondiale : il suffit, pour s'en rendre compte, de voir chaque semaine le nombre des postes occupés dans les principaux ports (*Journal de la Marine marchande*) ; plusieurs sont même dans un marasme assez grave, après une période de prospérité consécutive à l'Armistice, principalement Dunkerque, Calais, Brest, Saint-Nazaire, la Pallice, Bayonne. Rouen est aussi en baisse sensible, par suite de la forte diminution des arrivages de charbons anglais. Espérons que cette crise sera passagère, quoiqu'elle ait tendance à s'aggraver et que les désarmements augmentent en tous pays.

Dotons aussi nos ports coloniaux des derniers perfectionnements, tout au moins ceux qui sont dans une situation de premier ordre tels que Bizerte, Alger, Oran, Casablanca, Dakar, Djibouti, Haïphong, Saïgon.

M. Charles Roux se plaignait enfin de la tutelle à laquelle sont soumises les compagnies ; cela a été vrai pendant la guerre, c'était une nécessité ; autrefois, si l'État s'est occupé abusivement des sociétés subventionnées, constatons que trop souvent les primes accordées au service postal étaient recherchées des armateurs, parce qu'elles permettaient de faire vivre artificiellement des lignes improductives. Il faudrait simplifier les formalités, unifier les décrets et règlements compliqués

qui les régissent. Pour remettre les choses au point, constatons que certaines de nos sociétés maritimes faisaient preuve d'un manque total d'initiative commerciale, alors qu'aucune industrie n'en exige plus que les transports sur mer.

Nos chantiers navals n'ont-ils pas aussi provoqué le peu de développement de notre flotte en travaillant cher et lentement ? Certes, pour le fini de la construction, ils étaient sans rivaux, mais ils se souciaient peu d'une production intensive qui ne leur était pas demandée et ignoraient la spécialisation : nous voyions les mêmes chantiers lancer des paquebots de luxe, des cargos, des remorqueurs, des voiliers, recevoir les commandes les plus variées pour la marine militaire, d'où, pour chaque type, des études spéciales et souvent un défaut de concordance de fabrication pour les différentes parties : les coques se construisant plus vite que les machines ou l'appareil évaporatoire. A l'étranger, notamment en Angleterre et en Allemagne, on travaillait depuis longtemps en série à des prix inférieurs, bénéficiant ainsi de tous les avantages de la division du travail ; il faut que nous construisions désormais avec des procédés modernes.

Il serait injuste toutefois, de croire que nous n'avons rien fait pour nos ports, de grands travaux s'exécutaient en 1914 à Dunkerque, Boulogne, le Havre, Rouen, Bordeaux, Marseille. Le Havre, si décrié comme tête de ligne transatlantique, équipait un immense bassin de marée et une cale sèche pouvant recevoir les plus grands navires. La guerre a retardé les travaux, le bassin de marée n'est pas encore en service qu'on pense à en créer d'autres. Rouen commence des améliorations, dont le devis se monte à 350 millions.

Il est urgent aussi de modifier le régime juridique de nos ports : on désire vivement pour eux une autonomie se rapprochant du système anglais ; peut-être serait-ce aller trop vite ; il faut que les Chambres de commerce et les municipalités puissent entreprendre des travaux, sans attendre des autorisations pendant des années, et qu'on ne restreigne pas toujours leurs vues d'avenir,

de sorte que les aménagements, menés lentement par étroitesse des crédits, lors de leur terminaison retardent sur l'étranger. Donnons à nos ports plus de liberté, changeons la manière de les exploiter, pour qu'ils aient des ressources propres, fixons des délais raisonnables pour étudier et exécuter les améliorations.

La question n'est pas tout à fait nouvelle. Une loi, votée le 5 janvier 1912, donnait à nos ports un caractère plus commercial, et activait l'exécution des grands travaux, en confiant l'administration des ports à un Conseil composé de membres des Chambres de Commerce, de représentants des Conseils généraux et municipaux et des ouvriers du port. Cette assemblée statuait librement sur certaines matières, particulièrement sur l'entretien. Le contrôle exercé étant trop étroit, aucune Chambre de Commerce ne consentit à créer l'organisme prévu, parce qu'elles comprirent que le Conseil d'administration qu'on voulait former n'était qu'une Chambre consultative, la direction restant aux mains du Gouvernement. Le règlement d'administration publique, que le Conseil d'Etat mit quatre ans à rédiger, organisait un tel contrôle qu'elles refusèrent d'en avoir la responsabilité. La Chambre des Députés, sur le rapport de M. Crolard, dût reviser l'œuvre de 1912. M. Brindeau, au nom de la commission du Sénat, accepta le travail de la Chambre, ainsi fut votée la loi du 12 juin 1920. Les concessions faites aux Chambres de Commerce n'étant pas considérables, le conflit cessera-t-il ? Le texte nouveau crée un directeur, agent d'exécution du Conseil d'administration, il sera choisi par le Ministre dans 3 noms présentés par le Conseil. La Chambre de Commerce y disposera de 12 représentants sur 21, mais pourquoi ne lui avoir pas laissé choisir son directeur et ne pas lui avoir donné les pouvoirs de révocation ? Le Ministre pourra ainsi maintenir un directeur contre le gré de la *Chambre de Commerce*, d'où tiraillements probables.

Le nouveau texte (1) introduit, parmi les responsables,

---

(1) *Journal Officiel*, 14 juin 1920 p. 8437 nº 161.

les représentants du Conseil régional et du groupement économique du port. Les pouvoirs du directeur sont précisés : comme agent du pouvoir central, il a une action générale sur tous les services publics intéressant directement l'exploitation. L'*Ingénieur en Chef*, les *Ingénieurs* et les *Conducteurs des travaux*, ainsi que les *Officiers et maîtres de port*, seront pris dans le personnel des *Travaux Publics*. La direction n'a donc pas les pouvoirs absolus que possède l'organisme autonome des ports anglais, mais il ne faut pas aller trop vite et tomber dans l'excès contraire.

La nouvelle loi marque surtout un progrès en ce que l'autonomie financière accordée laissera les taxes récoltées, à l'exception des péages, profiter aux ports prospères, bien administrés, et non plus au budget général des *Travaux Publics*.

*La Chambre* a voté en 1919, lors de la discussion du budget des *Travaux Publics*, 1.150 millions pour achever les travaux dans nos ports maritimes à cause des majorations dues à l'augmentation de la main-d'œuvre et des matières premières. La même année, le *Parlement* adopta plusieurs programmes d'extension (le Havre, loi du 13 avril 1919). — (Dunkerque et Saint-Malo du 22 octobre 1919. — Marseille et Port-de-Bouc du 24 octobre 1919) qui comportent un ensemble de dépenses de 547 millions dont 277 de fonds de concours auxquelles il faudra ajouter une semblable majoration ; on dut en accorder aussi aux entrepreneurs chargés des travaux en cours : la Chambre de Marseille, notamment, en souscrivit, pour le *canal de Marseille au Rhône*. 41 millions, dont 16.500.000 de fonds de concours, furent employés ; il restait à dépenser pour les agrandissements autorisés au prix d'avant-guerre :

État, 469 millions ; concours, 541 millions.

Avec la majoration de 150 %, probable pendant plusieurs années encore, on arrive à un total de charges pour le Trésor seul de 1.150 millions.

Un autre problème, plus difficile à résoudre, est celui du recrutement des équipages nécessaires à notre flotte commerciale agrandie : si l'on continue à exiger la même

proportion de nationaux, nous n'aurons jamais assez d'inscrits. Le remède consisterait à ouvrir la porte aux marins indigènes coloniaux, qui fournissent d'excellents chauffeurs ; on pourrait aussi créer une flotte coloniale, particulièrement pour le cabotage, sur les côtes lointaines.

Transformons de plus notre flotte pour lui permettre la chauffe au mazout qui économise un temps précieux et un nombre considérable d'hommes, en supprimant partiellement chauffeurs et soutiers. Cette transformation, à bord du grand transatlantique anglais « *Aquitania* » a, par exemple, diminué de 203 hommes son équipage ; de plus, il brûle par jour 600 tonnes de mazout à 20 dollars la tonne au lieu de 1.000 tonnes de charbon à 21 ; l'encombrement est inférieur de 50 %, enfin quinze heures suffisent à emmagasiner 7.000 tonnes de mazout au lieu de neuf jours pour charbonner. On a objecté qu'il ne se trouve que dans quelques endroits, alors que le combustible minéral est bien plus répandu, mais l'objection n'est sérieuse qu'en temps de guerre, car, vu la facilité actuelle des transports, on pourra partout se procurer du mazout ou employer le chauffage mixte.

L'emploi du combustible liquide deviendra une nécessité en tous pays ; aussi, construisons dès maintenant des navires citernes, des « tanksteamers », nous sommes très en retard, à ce point de vue, sur les marines anglaise et américaine notamment qui en sont aujourd'hui si abondamment pourvues qu'à une vente récente, en Angleterre, plusieurs de ces navires, saisis aux Allemands, n'ont pas trouvé preneurs ; la baisse de leur prix nous inciterait donc à nous en munir au plus tôt à des conditions avantageuses.

Pour devenir une grande puissance maritime, formons des officiers dans des écoles mieux adaptées, que nos actuelles écoles d'hydrographie. L'exemple fourni par la « *Compagnie générale transatlantique* » sur son paquebot « *Jacques Cartier* » nous montre la voie pratique dans laquelle nous devons nous engager. Ces questions résolues, si nos chantiers sont bien approvisionnés et ont la main-d'œuvre suffisante, notre marine progressera et

nous aurons l'instrument nécessaire au développement de notre commerce extérieur qui seul, dans la situation critique actuelle, peut sauver la France de la ruine. Mettons-nous sans relâche au travail, l'instant est propice, certaines causes d'infériorité ayant disparu par le traité de Versailles, car nous ne croyons pas à la persistance de la crise actuelle des frets.

Il est d'autres points faibles que nous voudrions étudier brièvement, par exemple, l'absence de zones franches, nous n'en dirons qu'un mot, leur étude ayant été faite maintes fois ; partout elles ont contribué grandement au développement des pays qui en possèdent. Deux ou trois seraient suffisantes, à la condition qu'elles soient munies d'emplacements leur permettant l'installation des industries qu'elles attireraient. Le Havre, Bordeaux et Marseille semblent particulièrement indiqués.

Favorisons aussi l'émigration française, c'est une grande faiblesse de n'avoir pas de nationaux à l'étranger ; la force de l'Allemand au contraire était là. Il nous faudrait une émigration de choix, aussi envoyons au dehors une élite de jeunes Français intelligents, aimant les affaires qui, renseignés par nos consuls et nos banques, feront valoir et placeront nos produits, non seulement à nos compatriotes mais encore aux étrangers. Malheureusement, les Français ne partent pas volontiers s'ils possèdent quelques biens, tandis que nos ennemis se faisaient, au dehors, les commis voyageurs infatigables de la mère patrie.

On peut, dans une certaine mesure, remplacer l'émigration humaine par celle des capitaux ; les nôtres partaient beaucoup avant la guerre, ne nous proclamions nous pas « les banquiers du monde » ; hélas nos placements en fonds d'États, emprunts de villes ou autres semblables n'augmentaient nullement notre expansion ! Nos banques à l'étranger étaient peu nombreuses, même dans les régions où des affinités de races auraient pu nous donner une influence prépondérante ; elles ne soutenaient pas suffisamment nos commerçants et nos industriels, elles ne se conduisaient pas en banques d'affaires.

Le personnel de nos consulats était peu au courant des

questions commerciales, alors qu'elles auraient dû être pour lui prédominantes. Créons des banques d'exportation, pour orienter nos capitaux dans l'intérêt national au lieu de favoriser nos ennemis comme trop souvent nous l'avons fait ; certaines sont en voie de formation, dont une très importante « la Banque nationale pour le commerce extérieur ».

Renouvelons enfin nos méthodes trop souvent désuètes, nos amis d'Amérique ne nous l'ont pas caché. Lorsque notre capital reconstitué sera surabondant dans la Métropole, utilisons-le au dehors, principalement dans nos colonies, riches, mais encore peu développées, c'est là surtout que nous devons faire un effort considérable et assuré de succès. Nos colonies nous ont jusqu'ici peu fourni ; trop souvent, nous avons acheté à l'étranger, avec un change onéreux, des produits qu'elles auraient pu nous procurer, tels que le coton, la laine, le caoutchouc, le café, le cacao, etc...

Développons parallèlement l'initiative de nos Compagnies de navigation, afin que nos armateurs n'arrivent plus quand la place est prise et qu'ils se rendent compte qu'il faut chercher le fret, non l'attendre.

Quelle était la situation de l'armement français au printemps de 1921 ? Si la guerre, de manière générale, lui a été préjudiciable au point de vue matériel, par contre, elle a fait comprendre aux Français la nécessité de se donner une marine. Nous avons indiqué le chiffre minimum nécessaire à nos transactions extérieures, pour le relèvement financier et économique du pays. L'annuaire du « *Comité des Armateurs de France* » fixe au 1er janvier 1919 le tonnage brut de la flotte affiliée à cette Société à 1.886.919 tonneaux, le 30 juin 1920, il s'élevait à 2.180.345 tonneaux : en 18 mois, on avait gagné 293.000 tonneaux et 103.382 pendant le 1er semestre de 1920. L'accroissement aurait été de 388.900 tonnes si nous n'en avions perdu 95.000. On avait construit en France 47 voiliers et 29 vapeurs, jaugeant pour ces derniers 39.000 tonnes, le surplus venait de l'étranger.

Dès le milieu de 1920, notre tonnage dépassait celui de 1914 ; si nous y ajoutons 452.943 tonneaux apparte-

nant à diverses administrations publiques, 150.000 de navires allemands, remis à titre provisoire à leurs acquéreurs, nous arrivons à un tonnage brut, au 30 juin 1920, de 2.783.289 tonneaux. L'assemblée générale du « *Comité Central des Armateurs de France* », tenue le 8 mars 1921, le fixait au 1er mars à 3.176.000 tonneaux ; nous avons donc progressé, particulièrement en 1920, mais ne nous y trompons pas, une bonne partie du tonnage d'État est formé de shooners de bois et de navires sans valeur, déjà désarmés, parce qu'inexploitables ; le reste, insuffisamment réparé durant les hostilités, est très fatigué.

L'armement français n'a rien reçu à titre de dommages de guerre, on ne lui a même pas payé tous les navires réquisitionnés, ce qui est injuste ; s'il a pu se reconstituer, c'est grâce aux réserves importantes accumulées et aux augmentations de capital ou émissions d'obligations qui ont suivi l'armistice. La valeur des navires austro-allemands livrés sera déduite du compte des réparations de l'Allemagne, sans entraîner de décaissements de l'État français, mais ils seront vendus aux armateurs qui devront les payer leur prix.

Nos chantiers ont, en 1919 et 1920, manqué des aciers et tôles nécessaires ; à présent ces matériaux sont assez abondants, aussi notre tonnage en construction pendant le 1er trimestre de 1921 était-il de 427.186 tonnes contre 397969 trois mois avant et 292.608 au 3e trimestre de 1920. Les prix ont pu être réduits fortement, à diverses reprises, depuis fin 1920 ; en conséquence, chaque semaine nos chantiers lancent-ils un ou plusieurs navires. Les paquebots sont encore d'un coût excessif, malgré une baisse énorme de valeur, en Angleterre et aux États-Unis. La terrible crise commerciale actuelle, l'augmentation du tonnage mondial, évalué par le « *Lloyd Registers'book* » au 30 juin 1920, à 53.905.000 tonnes contre 45.404.000 en 1914, en sont la cause certaine. En France, nos prix de construction sont encore majorés par le coût du charbon, les salaires et les matières premières, plus élevés que chez nos Alliés ; la faiblesse de notre change heureusement, nous protège en partie contre la construction étrangère.

La situation présente de l'armement mondial n'est pas brillante, la baisse des valeurs maritimes, un moment si recherchées, le prouve surabondamment ; les anciennes sociétés, disposant de solides réserves, attendront facilement des jours meilleurs ; les nouvelles sont en moins bonne posture, il est possible, que comme à l'étranger, nous en voyions disparaître ou végéter. En attendant la stabilisation des frets, les armateurs voient leurs bénéfices s'évanouir, quand ils ne font pas place à des pertes ; peut-être n'est-ce pas fini !

Notre armement doit de plus subir la concurrence de la flotte d'Etat, qui travaille à perte. M. Rio, l'actuel « *Sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande* » évaluait, le 8 mars dernier, à la « *Commission de la Marine* » du *Sénat*, son déficit journalier à un million ; en effet, pour ne pas rester complètement inactive, elle recherche des transports à tout prix, d'où surbaisse des frets ; nos armateurs luttent ainsi contre la concurrence étrangère, et celle de la flotte d'Etat financièrement irresponsable. (1) Pourtant notre armement libre a fait preuve d'initiative, en créant de nombreuses lignes nouvelles particulièrement les « *Chargeurs Réunis* », la « *Compagnie Générale Transatlantique* », la « *Société Navale de l'Ouest* », les « *Affréteurs réunis* ».

Les « *Messageries Maritimes* » viennent de passer une convention avec l'Etat pour l'exploitation des services postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale. On y prévoit leur exploitation, depuis le 1er avril 1921, par une société distincte au capital de 60 millions. Les Messageries sont ainsi déchargées de services onéreux qui nécessitent la construction d'un nouveau matériel ; cette solution ne nous paraît pas encore devoir donner de bons résultats, il y aura sûrement un déficit car il est sans exemple de voir une société navale prospérer uniquement avec des paquebots.

Pour relever notre marine et lui permettre de traverser

---

(1) *Journal de la Marine Marchande*, 10 mars 1921, nº 101, p. 225.

la crise actuelle de dépression des frets, il faudrait d'abord liquider la flotte d'État qui, au 30 juin 1920, comptait environ 1 million de tonnes. Il est de notoriété publique qu'elle est ruineuse. Un projet de loi a été déposé tendant à clôturer le compte « *flotte en gérance* » au 30 juin, puis au 31 décembre 1921. L'État cesserait à cette date son exploitation ; seuls les bâtiments en bois pourraient être vendus à l'étranger, les autres seraient réservés aux armateurs français qui ont subi des pertes de guerre sans être assurés, ou qui ont perdu des navires réquisitionnés, sous le régime de la loi de 1877.

Nous obtiendrons aussi cette marine par la suppression, au moins momentanée, de la funeste loi de 8 heures, par une baisse des salaires des équipages devenus excessifs ; enfin, par la liquidation rapide de la flotte d'État qui ne sert qu'à ruiner l'armement libre, seul viable. A ces conditions, nous croyons à son avenir, si toutefois on veut lui assurer une bonne part de l'important trafic du Rhin à Rotterdam et de l'Escaut à Anvers, et si on utilise des tarifs réduits combinés entre les Compagnies de chemins de fer et de navigation. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, cela ne creusera pas le déficit des réseaux ferrés, mais augmentera leurs recettes, car les exportations monteront rapidement.

Travaillons davantage, selon les principes modernes de la division du travail pour produire à meilleur marché ; renonçons à nos idées commerciales surrannées ; n'imposons plus nos goûts à nos clients étrangers, mais façonnons nos produits selon les leurs ; développons notre crédit en multipliant à l'extérieur les banques d'affaires ; utilisons plus intensivement les procédés de réclame et de publicité que nous avons toujours négligés ; envoyons, au dehors, de nombreux voyageurs, car la concurrence n'est pas morte : nos ennemis vaincus militairement ne le sont point économiquement ; leur commerce a été, par certains côtés, bien moins éprouvé que le nôtre et la guerre n'a pu anéantir leur sens commercial.

Pour liquider sa flotte, l'État a trop attendu, la valeur du tonnage a diminué de 50 à 60 % en un an. Il y a quelques mois, on s'arrachait la tonne à 40 livres sterling.

aujourd'hui on en trouve couramment à 15 livres et bientôt à moins : un navire absolument neuf qui avait coûté 140.000 livres, ne vient-il pas d'être revendu 60.000 ; un autre a été cédé à 60 % moins cher que son frère jumeau, acheté quelques mois auparavant. En Angleterre, des paquebots ennemis de grand luxe n'ont pas trouvé d'acquéreurs sinon à des prix très bas, ceci dû à l'énorme baisse des frets ; pour en donner un exemple : le transport de la tonne de charbon, de Cardiff à Rouen, qui coûtait 72 sh. 6 en février 1920 n'était plus en décembre que de 12 sh. 6. C'est qu'aujourd'hui l'offre de tonnage dépasse sensiblement la demande ; rien que dans les ports anglais 5 millions de tonnes d. w. sont désarmés et il en est ainsi partout. On pourrait retirer difficilement 600 millions de notre flotte d'Etat qui a valu plus d'un milliard et qui a coûté 1.400 millions (1). Ce long retard n'est pas le fait de nos derniers ministres des *Travaux Publics* ou des *Finances,* ni des *Sous-Secrétaires d'Etat*, mais il est dû à l'incurie des bureaux et à des interventions politiques regrettables. Le rapport de M. Maurice Bloch, à la Cour des Comptes, a ouvert les yeux des plus incrédules et prouvé que le Trésor était ruiné par sa flotte.

Ajoutons en terminant que des éléments sérieux de reprise se manifestent pour notre commerce, ainsi, en février 1921, nos exportations ont, pour la première fois depuis 1914, dépassé nos importations ; nous sommes heureux de le constater, car seul le développement de notre commerce extérieur peut relever le pays.

Que la France rétablisse donc au plus tôt sa balance commerciale et son change, sinon écrasée sous une dette de plus de 200 milliards, elle succombera car elle ne dispose plus des revenus considérables que lui assuraient jadis les valeurs étrangères. Qu'elle modifie ses voies ferrées et navigables, accroisse son tonnage, agrandisse ses ports, change leur régime juridique, élargisse l'Inscription maritime et renouvelle ses métho-

---

(1) *Journal de la Marine Marchande*, 10 mars 1921, p. 225.

des commerciales si elle veut continuer à figurer parmi les grandes nations.

On le voit, c'est tout un programme de réformation qui s'offre à nous, toute une mentalité à changer, mais après les cinq années d'héroïque ténacité et d'efforts dont ont fait preuve les Français, que ne peut-on attendre d'eux ?

Vu :

Nancy, le 28 Avril 1921.

*Le Président de la thèse,*

L. BROCARD.

Vu :

Nancy, le 29 Avril 1921.

*Le Doyen,*

F. GÉNY.

Vu et permis d'imprimer :

Nancy, le 29 Avril 1921.

*Le Recteur de l'Académie,*

Ch. ADAM,

Membre de l'Institut.

# BIBLIOGRAPHIE


Albin-Huart. — Les ports de commerce français (1911).

Bazin (Léon). — La législation protectrice de la marine marchande.

Bertin. — *La marche de France* (août 1919). Pour notre marine de commerce.

Biard d'Aunay. — Pour remettre de l'ordre dans la maison.

Brindeau. — Le Havre et Brest (1913).

Clerc Rampal. — La mer (Larousse).

Colin (E.). — Saint-Nazaire et Nantes (Dunod, 1921).

Colson. — Cours d'économie politique et articles divers.

Dewavrin (Maurice). — La réquisition des navires en France et en Grande-Bretagne (*Revue politique et parlementaire*, 10 octobre 1918).

Dubois (Marcel). — La crise maritime (Guilmoto).

Dumas. — Le canal de Suez (*Génie Civil*, 19 juin 1915).

Dupouy (A.). — Le port de Rouen (Dunod, 1920).

Dussol (Aimé). — Le développement maritime de l'Allemagne (1909).

Dussol (Aimé). — Les chantiers de construction maritime en Allemagne (1912).

Dussol (Aimé). — Les grandes Compagnies de navigation en Allemagne (1912).

Fougerol. — Réquisitions militaires et maritimes (1914-1916) textes officiels avec commentaires (Berger-Levrault, 1916).

Gouriet. — La marine marchande française et le ravitaillement de la France pendant la guerre (*Génie Civil*, 18 mars 1916).

Grillet. — La reprise des constructions navales (*Expansion économique*, 2e année, n° 8).

Hersant. — Utilisation des ports de commerce (congrès du *Génie Civil*, 1918).

Hérubel. — En suivant les côtes : de Dunkerque à Saint-Nazaire.

La Bruyère. — La main mise de l'Etat sur la flotte marchande. (*Revue des Deux-Mondes*, 1er février 1919).

La Bruyère. — La marine marchande et l'Etat (*Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1920).

La Bruyère. — Notre marine marchande pendant la guerre (Payot, 1920).

La Bruyère. — L'industrie des transports maritimes (*Rev. pol. et parl.*, 10 juillet 1920).

Laniel (Georges). — L'activité des ports maritimes français en 1918 (*Exportateur français*, 13 mars 1919).

Lecarpentier (Georges). — Commerce maritime et marine marchande (1910).

Le Carpentier. — La navigation de la France depuis 1900 (*Economiste français*, 26 avril 1913).

Liard (André). — Le port du Havre (*Revue de Paris*, 15 avril 1914).

Lisbonne. — La navigation maritime.

Malo (Ch.). — Dunkerque, Calais, Boulogne (Dunod, 1921).

Morael (Georges). — La marine marchande et son personnel (Guilmoto).

Pawlowski. — Les ports français et la guerre (*Génie Civil*, 1916 à 1920).

Périer (Claude-Casimir). — Brest, port transatlantique européen et annexes (1914).

Raffalowitch. — L'Allemagne en 1912. Commerce extérieur et navigation (*Economiste français*, 1er mars 1913).

Rouland. — Le port du Havre pendant la guerre (*Economiste français*, 8 mai 1920).

Rouret (Maxime du). — Les difficultés d'une industrie indispensable à la fabrication d'un navire marchand (*Correspondant*, 10 avril 1920).

Rouquette (Louis). — L'organisation de notre marine marchande (Chapelot).

Rousiers (de). — Les grands ports de France : leur rôle économique (1909).

Rousiers (de). — Notre flotte commerciale et l'après-guerre (*Bulletin de la fédération des industriels et commerçants français* novembre-décembre 1917).

Roux (Charles). — Notre marine marchande (1898).

— La grande navigation et les ports français (*Revue des Deux-Mondes*, 15 mars 1907.

— Le péril de notre marine marchande.

Weulersse (G.). — Le port du Havre (Dunod, 1921).

---

## PUBLICATIONS DIVERSES

Armateurs de France (Comité des). — Annuaires de la marine marchande.

Association nationale d'expansion économique. — *Rapports de l'enquête :* les constructions navales, par Grillet ; la marine marchande, par Hérubel ; l'établissement de zones franches dans les ports maritimes, par de Rousiers.

Chambre de Commerce. — Dunkerque, son port, son commerce (1920).

Douanes (Direction générale des). — Statistiques.

Génie civil. — La reconstruction des voies ferrées, routes et canaux, détruits par les Allemands (*Génie Civil*, 27 septembre 1919).

Génie civil. — Vᵉ Congrès de la Navigation intérieure (Congrès de Strasbourg, 27 septembre 1919).

Génie civil. — Les constructions navales en 1914 (13 mars 1915).

— — en 1915 (29 avril 1916).

— Le gisement du minerai de fer lorrain (7 avril 1917.)

Illustration économique et financière. — Les réquisitions maritimes (1ᵉʳ novembre 1919).

— L'aménagement de la Loire (nº 32, 1919).

— Rouen, notre grand port charbonnier (nº 34, 1919).

Ligue Maritime française. — L'exploitation de la mer (conférences).

Messageries Maritimes. — Renseignements et documentations sur la marine marchande.

Musée Social (Bibliothèque du). — La marine marchande et le commerce d'importation (Challamel, 1916).

## REVUES CONSULTÉES

Assemblées générales des Actionnaires des diverses Compagnies de navigation françaises (Comptes rendu).
Assemblées générales (Les).
Bulletin de la Statistique générale de la France.
Bulletin du canal de Suez.
Bulletin hebdomadaire de la navigation et des ports maritimes.
Bulletin de la Société des Ingénieurs civils de France.
Correspondant.
Cote de la Bourse et de la Banque.
Economiste européen.
Economiste français.
Expansion économique.
Exportateur français.
Génie Civil.
Illustration.
Illustration économique et financière.
Information financière.
Journal des Economistes.
Journal de la Marine marchande.
Journal des Transports.
Ligue maritime française (Revue et Suppléments).
Lloyd français.
Nature.
Officiel (Journal). — Textes et discussions.
Quotidiens.
Revue des Deux-Mondes.
Revue économique internationale.
Revue de Paris.
Revue politique et parlementaire.
Yacht.

## THÈSES

Riquoir (Antonin). — L'encouragement des marines marchandes. Etude de législation comparée. Toulouse, 1906, in-8°, 287 p.

De Romeuf (Maurice). — Protection de la marine marchande en France et à l'étranger. — Critique du système des primes. Paris, 1906, in-8°, 325 p.

Moufflet (André). — Les conditions du travail dans la marine marchande. Paris, 1907, in-8°, 307 p. Paris, 1906-1907, n° 120.

Daney (Edouard). — Etude sur la protection de la marine marchande française. Bordeaux, 1908, 170 p.

Gontier (André). — La protection de la marine marchande. Paris, 1907, 180 p.

Max Gerville Réache. — Les subventions et les primes à la marine marchande en France et en Allemagne. Paris, 1908, 115 p.

Coste (Gaston). — Le problème de la marine marchande : les primes, les subventions postales. Montpellier, 1909, in-8°, 198 p.

Proszynski (Georges . — La marine marchande et le risque professionnel. Laval, 1912, in-8°, 226 p.

Corre (E.). — De la sécurité et du travail dans la marine de commerce. Etude historique, comparative et critique de la réglementation. Bruxelles, 1912, in-8°, 216 p. Rennes.

# TABLE DES MATIÈRES

Introduction générale. — Notre marine en 1914. — Son infériorité ..... 1

PREMIÈRE PARTIE

**La marine marchande française pendant la guerre.**

Section première. — *Le rôle des initiatrices privées : constructeurs et armateurs* ..... 12

Chapitre premier. — *Les constructeurs* ..... 12

Chapitre II. — *Les armateurs* ..... 18

Section II. — *Les principaux ports français pendant la guerre : leur rôle, leurs améliorations* ..... 35

Section III. — *L'action de l'Etat* ..... 47

Chapitre premier. — *L'Etat et les constructeurs* ..... 48

*a*) Mesures législatives prises pour encourager la construction.

*b*) Mesures administratives, les commandes, les réparations.

*c*) Mesures envisagées pour l'avenir. — Appréciation du rôle de l'Etat.

Chapitre II. — *L'Etat et les armateurs* ..... 52

Paragraphe premier. — Les réquisitions particulières ..... 52

Paragraphe II. — La réquisition générale ..... 60

Chapitre III. — *Action régulatrice de l'Etat sur l'organisation et le fonctionnement des ports* ..... 72

## DEUXIÈME PARTIE

### La marine marchande française après la guerre.

Section première. — *Développement et réorganisation des transports maritimes en France*..... ..... 81

— *La Flotte française en face des flottes étrangères.* — Les différentes flottes mondiales en 1920. — Les constructions navales en France et à l'étranger avant et depuis la guerre. — Difficultés de notre situation. — Le partage des flottes austro-allemandes entre Alliés. — Devons-nous construire en France ou acheter au dehors ce qui nous manque ? — Législation antérieure à 1914.

— *Rôle de l'Etat.* — Comment doit-il aider à la reconstitution. — Différentes solutions à envisager ? — Critique de l'institution d'une flotte d'État et de la construction par les arsenaux. — Le vrai rôle de l'État.

Section II. — *Mesures susceptibles de favoriser les transports maritimes.* — Les causes du mal. — Leurs remèdes. — Rôle de l'initiative privée..... ..... 104

— Notre flotte en 1921. — Difficultés actuelles : crise de l'armement. — Remèdes.

Bibliographie ..... ..... 125